



# Каким судам быть на сибирских реках

**Евгений Александрович Балов**

Генеральный директор ООО «Ленатурфлот» (Якутск)

**Евгений Александрович Балов** родился 16 сентября 1973 года в селе Тогур, Томской области. В 1990 году поступил в Новосибирский ИИВТ. В 1992 году начал трудовой путь в качестве рулевого-моториста. В 1995 году работал на т/х «Ленанефть-2021», в 1996 году закончил Государственную академию водного транспорта в Новосибирске по специальности инженер-судоводитель на морских и внутренних водных путях. В 1997 году проходил службу на Северном флоте. С 1999 года работал на руководящих должностях на т/х «Ленанефть-2060», «Ленанефть-2008». С 2005 года занимал пост заместителя генерального директора по безопасности судоходства ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ОАО «ЛОРП»). С 2010 года генеральный директор ООО «Ленатурфлот».

**Как вы оцените текущее положение дел с пассажирскими перевозками по социально значимым направлениям?**

– До сегодняшнего дня все компании, осуществляющие социально-значимые перевозки, работали либо «в ноль», либо сознательно несли незначительные убытки, покрываемые за счет других направлений. В последние годы ситуация постепенно стала ухудшаться. В этом году Осетровский речной порт отказался от выполнения пассажирских перевозок. В 2015 еще два основных перевозчика – «Пассажирское райуправление» и «Ленатурфлот» сократят количество пассажирских линий. Главная проблема в том, что рост тарифов не поспевает за ценами на топливо, а благосостояние народа за тарифами на перевозку. Чтобы 10-летнего ребенка (а это уже взрослый билет), доставить в больницу семье придется выложить 15 тысяч рублей (сумма двух билетов в оба конца),

если они живут в Пеледуде, 20 тысяч рублей – в Визирном и 30 тысяч рублей – в Кюсюре. Добавьте к этому обязательный повторный прием, как минимум один. Уточню – средние зарплаты составляют в регионе 15–20 тысяч рублей. Мало того, что проезд не дешевый, так ведь люди еще должны заплатить государству налог в 18% за возможность реализации конституционных прав. Вопросы, поставленные в этом ключе, разбиваются о железобетонную стену. В общем, картина не радостная.

**– А фарватеры, инфраструктура?**

– С фарватерами для пассажирских судов все нормально, а вот с причалами беда. Даже в Якутске в качестве причала используется просто баржа-площадка. Нет речи ни о гидрантах, ни о питании на стоянках, про береговую инфраструктуру, транспортную безопасность можно и не заикаться.

**– Сколько всего судов во флоте компании на данный момент? Где они работают?**

– В настоящее время у нас два круизных судна (Q-065), один пассажирский теплоход (проект 646) и пять судов на подводных крыльях (СПК) (два «Восхода» и три «Полесья»). Теплоход проекта 646 работает на линии Якутск-Нелово (1664 км) в этом году услугами перевозчика воспользовались 1800 пассажиров; СПК по Лене от Киренска до Олекминска (1085 км) – 14300 пассажиров; по Алдану, Хандыга – Усть-Мая, (394 км) – 1600 пассажиров. Круизные суда от Ленских Щек до Тикси (3120 км) – около 10 тысяч человек, считая как четырехчасовые прогулки, так и 14-дневные круизы.

**– Сколько времени занимает подготовка флота к навигации, что входит в нее, сколько денег выделяется?**



## Пассажирский флот

– В зависимости от типа и состояния судна подготовка составляет от двух недель до двух месяцев. В последние три года только на материалы и оборудование выделялось по 10–12 млн рублей, не считая стоимости главных двигателей, приобретаемых в соответствии с Программой модернизации флота 2001–2014 годов. Смета предстоящего судоремонта сократилась в 8 раз по причине хорошего технического состояния судов. Конечно, хотелось бы продолжить модернизацию, но средств нет.

– Какая часть от стоимости билета субсидируется государством? Есть ли льготы для малообеспеченных слоев населения?

– Из пяти наших пассажирских линий субсидируются две: Хандыга–Усть-Мая, примерно на 85% от потребностей, и Ленск-Олекминск – примерно на 60%. Субсидии уменьшают стоимость проезда в 2,5 раза. Однако, до сих пор эти линии даже при субсидиях оставались убыточными. К началу навигации 2014 года топливо подорожало на 18% и стоило 45 500 рублей за тонну в Якутске, без учета доставки на бункербазу, хранения и бункеровки, что

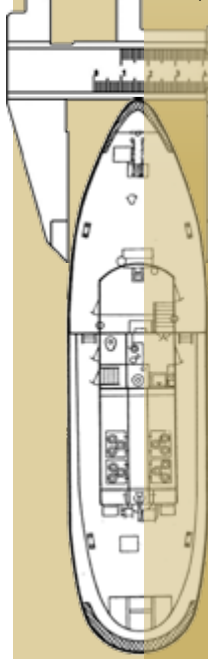
в сумме – порядка 50 000 рублей. Цены в последние годы росли с падением перевозок, не меняя доходов. В этом году мы на большинстве линий оставили прошлогоднюю стоимость, однако падение спроса продолжилось. В связи с этим, в следующем году мы планируем отказаться как минимум от одной субсидированной линии, рассматриваем возможность закрытия еще одного коммерческого направления, поскольку мы не можем решать социальные функции государства за свой счет.

– Сколько в среднем проводит пассажир на судне за одну поездку? Это в основном поездки из конца в конец или больше сообщение между промежуточными пунктами маршрута?

– Если говорить о маршруте Якутск-Неело-во, средняя продолжительность маршрута 1074 км, общее количество пассажиров 2000 человек, из них тиксинцев – 7%, еще 4% – жители близлежащего Быкова Мыса. Эти 11% в случае закрытия линии могут летать самолетом, правда перевозить холодильники, мебель, «Бураны» и прочее они уже не смогут. На сегодняшний день они и так отправляются в

## ПК «ПОЛИТЕСТ»

общество с ограниченной ответственностью



- ✓ Разработка проектов и технической документации по всем направлениям судовой тематики в объеме переклассификации, ремонта, модернизации и переоборудования судов
- ✓ Кренование и взвешивание. Разработка документации по остойчивости и непотопляемости
- ✓ Инструкции по загрузке. Наставление по креплению грузов
- ✓ Расчеты прочности корпуса судна и конструкций. Расчет допустимых остаточных характеристик конструкций корпуса. Расчет усиления корпуса для ледовых нагрузок
- ✓ Составление судовых планов, наставлений, буклетов (СОЛАС, ПЗМ)
- ✓ Планы управления балластными водами, судовые планы энергоэффективностью судна
- ✓ Замеры остаточных толщин элементов корпуса, оценка технического состояния и определение оптимальных объемов ремонта при освидетельствовании



На выполняемые работы компания имеет действующие: свидетельства РС (СП, ССП, СПИЛ) и сертификат МС ИСО 9001: 2008.

Владивосток, Калинина, 42, корп. 10, а/я 12140  
Тел.: 8 (4232) 27-98-98, тел./факс: 27-97-68  
nprk@bk.ru

## ЦВЕТНОЙ МЕТАЛЛОПРОКАТ

ЕСТЬ ДАЖЕ ТО, ЧЕГО НЕТ



Лист  
Труба  
Лента  
Сетка  
Пруток  
Фольга  
Квадрат  
Проволока

АЛЮМИНИЙ  
МЕДЬ  
ЛАТУНЬ  
БРОНЗА  
НЕРЖАВЕЙКА

Медные гвозди  
Кровельная лента  
Фольга алюминиевая, медная

Санкт-Петербург, Минеральная, 13<sup>А</sup>  
ст. метро «Площадь Ленина»  
(812) 327-66-66

### МЕЧТА СНАБЖЕНЦА!

WWW.PETROSAB.RU | INFO@PETROSAB.RU



плавание только со скарбом, ведь цена на самолет такая же. У остальных же 89% альтернативы нет. Только вертолет и несоответствующие его экономике расстояния.

– **Какая просветительская работа ведется вами с пассажирами для обеспечения их безопасности? Чем дополнительно оснащаются суда?**

– Все стандартно: на СПК, как в самолетах, на двухпалубниках – каютные карточки, видеоролики, тревоги. Двухпалубные суда снабжены детскими спасательными жилетами в количестве, в 2,5 раза превышающим требования Регистра, есть запас по коллективным спасательным средствам. Опять же современная радионавигация, дополнительно установлены тепловизоры, а на одном из судов – вперёдсмотрящий эхолот.

– **Если говорить о замене флота, то когда нужно было менять существующие теплоходы?**

– У нас только одно судно старое и оно единственное в бассейне, которое может обеспечивать пассажирское сообщение на нижней Лене. Модернизировать или пригнать из другого бассейна – значит как минимум одну навигацию возить людей вертолетами, а линия почти 1700 км. И ощущение такое, что начинать что-то делать через год-два будет поздно.

– **Представлены ли на рынке суда, которые могут заменить ваши теплоходы? Какие это проекты? Обращались ли вы в КБ с этим вопросом?**

– В моем понимании «Полесья» и «Восходы» протянут еще лет 20, нужно только лишь установить им надежные двигатели. Мы уже поставили на три из пяти СПК МАНы и сменили бы на остальных, но по экономике пока не тянем. Что касается пассажирских транзитных водоизмещающих судов, то на сегодня того, что нам нужно, нет даже в проектах. Все, что имеется – это уровень 70-х годов. Поэтому мы и обратились в «Морскую технику» (МТ) со своими «хотелками».

– **Сколько времени понадобилось для разработки технического задания (ТЗ) для компании «МТ»? Сколько по времени работала компания с заданием?**

– У нас есть люди, которые на пассажирских судах ходят с мотористов по 25–40 лет и, разумеется, их требования легли в основу ТЗ, и они же участвовали в обсуждении концепта. И Вы, хотя бы раз, подняв в ручную снегоход на шлюпочную палубу 646 проекта, а потом, спустив его там, где нет причала, согласились бы с ними. А на то, чтобы нарисовать картинку, я потратил три вечера.

– **Чего вы ждете от нового судна? Вы просчитали его окупаемость? За счет чего и когда можно уйти в плюс?**

– Новый теплоход, обеспечивая доступную цену билета, сможет работать безубыточно, но «отбить» стоимость проектирования и постройки не сможет никогда.

Но, с нашей точки зрения, вопрос экономики в районах Крайнего севера следует рассматривать с другого конца. Если не брать во

Таблица 1

## Основные социально значимые линии Сибирского Региона

Речной бассейн	Пассажирская линия	Протяжённость, км	Продолжительность рейса по/против течения, суток	Кол-во остановочных пунктов	Кол-во судов	Проект судна	Название судна	Год постройки
Ленский бассейн	Якутск – Неелово (Тикси)	1664	4/5	13	1	Тип «Байкал» пр. 646	Т/х «Механик Кулибин»	1955
Енисейский бассейн	Красноярск – Дудинка	1984	4/6	17	2	Тип «Родина» пр. 588	Т/х «В. Чкалов», «А. Матросов»	1954/1954
Обь-Иртышский бассейн	Салехард – Антипаюта	718	2/2	3	1	Тип «Байкал» пр. 646	Т/х «Механик Калашников»	1955
Обь-Иртышский бассейн	Омск – Салехард	2714	5/7	19	2	Тип «Байкал» пр. 646	Т/х «Родина», «Чернышевский»	1956/1955



внимание водный транспорт, то возможность жителей большинства поселков добраться до больницы, учебного заведения и прочих жизненно важных объектов существует 3,5 месяца в году (пока работает зимник), не говоря о конституционных правах граждан, связанных с передвижением при практически полном отсутствии инфраструктуры. А это значит, что для участка Жиганск-Тикси необходимо будет в остальное время обеспечить вертолетное сообщение для 1700–2000 человек дополнительно в период навигации на расстоянии 300–350 км плюс гостиница и перелет самолетом из Тикси и Жиганска до Якутска. Без водного транспорта тема субсидирования пассажирских перевозок в целях обеспечения конституционных прав пассажиров будет стоить в десятки раз дороже. Вопрос строительства пассажирского флота для районов Крайнего Севера – это вопрос жизнеобеспечения. И окупаемость здесь должна рассматриваться в том же ключе, как для ГЛОНАСС, БАМ, Владивостокских мостов, «Булавы», Олимпиады и других неотъемлемых атрибутов независимого правового государства. Это просто должно быть. Пассажирский флот никогда не был рентабельным, в том числе и при советской власти с копеечными ценами на топливо. Но даже после войны на нем не экономили. Спустя 10 лет после Победы в городах еще лежали руины, а пассажирские суда уже строились сотнями.

– Кроме обновления флота, видите ли вы другие решения проблемы?

– Можно ли не менять ботинки, валенки, сапоги, тапки, шубу, ветровку, шорты, шапки всех мастей, ведь это дорого. Да можно, как Иванов ходить круглый год в трусах и сандалях. Но можно ли говорить при этом о

безопасности и качестве жизни – вряд ли.

**В качестве дополнения к интервью в распоряжение редакции была предоставлена следующая информация:** во флоте компании «Ленатурфлот» числится девять судов, самое возрастное из них – «Механик Кулибин» (тип «Байкал», проект 646), в 2015 году отметит 60-летний юбилей. Времени на отпуск у «Ивана Петровича» (Кулибина) не представится еще долго, а пора бы уже на заслуженную пенсию – строители немецкой верфи Warnowwerft Warnemunde (Nordic Yards Warnemunde) в 1955 году закладывали в него ресурс на 40 лет, но не тут-то было. Ровно таким же был расчет и в отношении его коллег – теплоходов «Механик Калашников», «Родина», «Чернышевский», которые вместе с т/х «Валерий Чкалов», «Алексей Матросов» (тип «Родина», проект 588), ходят на реках Лена, Обь и Енисей. На четырех основных социально значимых линиях сибирского региона средней протяженностью 1770 км работают шесть грузопассажирских теплоходов со средним возрастом судна 59 лет.

По ТЗ конструкторское бюро группы компаний (ГК) «Морская техника» разработало индивидуальный эскизный проект пассажирского судна «Коч-2100» PS75MT для замены теплохода «Механик Кулибин». В нём учтены особенности сибирских рек, требования местного населения по перевозке пассажиров и грузов.

Проблема износа пассажирского флота отражена и в Государственной программе Красноярского края «Развитие транспортной системы» (подпрограмма «Развитие транспортного комплекса Красноярского края» на 2014–2016 годы). В ней дословно говорится следующее:



### Константин Александрович Барканов

Руководитель департамента модернизации флота ГК «Морская Техника»

Родился 15 марта 1971 года в городе Выборге Ленинградской области, в 1989 году поступил в Ленинградский институт Водного Транспорта (Судомеханический факультет), специальность инженер-судомеханик (Проектирование судовых энергетических установок), в 1997 году закончил аспирантуру. Имеет второе высшее образование в сфере экономики. В ГК «Морская Техника» с 2007 года занимается разработкой и продвижением программ по модернизации флота, ведет программу «Модернизация скоростного Флота России».





«Проблема износа пассажирского флота в настоящее время наиболее актуальна для маршрута «Красноярск-Дудинка», который обслуживается двумя теплоходами проекта 588 («Валерий Чкалов» и «Александр Матросов»). Нормативный срок службы таких судов превышен на 19–20 лет.

До 2012 года данный маршрут обслуживал также дизель-электроход «М.Ю. Лермонтов» (проект 785, тип «Россия»), построенный в 1957 году. В настоящее время данное пассажирское судно эксплуатирует-

ся на маршруте «Красноярск-Игарка». Вопрос выделения этого маршрута из состава маршрута «Красноярск-Дудинка» возник в связи с ограничением Главным управлением Российского Речного Регистра района плавания на внутренних водных путях для указанного типа судов до разряда «Л» и «Р» после трагедии с теплоходом «Булгария», (проект 785, тип «Россия»). Для условий судоходства на реке Енисей это ограничение предполагает район плавания только до пристани Игарка.

Данные суда физически и морально устарели, механизмы выработали свой ресурс, уровень комфортности не соответствует современным требованиям, обеспечение безопасности перевозки пассажиров требует значительных затрат.

Теплоход «М.Ю. Лермонтов» в 2014 году выведен из эксплуатации. Теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов» планируется вывести из эксплуатации в 2016 году.

Таким образом в 2016 году в Енисейском бассейне будут отсутствовать суда, способные выполнять перевозку пассажиров от Красноярска до Дудинки и других населенных пунктов, расположенных в нижнем течении реки Енисей. Ликвидируется транспортное сообщение с данными населенными пунктами (кроме Игарки и Дудинки) и они останутся в полной изолированности».

По словам министра транспорта Красноярского края Сергея Еремина, главная задача, стоящая перед Правительством края в части модернизации флота – строительство в 2016–2017 годах нового современного судна, так как к этому времени выработают свой ресурс и оставшиеся в строю теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов», которые ходят по социально значимому маршруту «Красноярск-Дудинка».

Бассейны большинства сибирских рек считаются одними из самых сложных для судоходства в России. Во многом это обусловлено высокой скоростью течения, скалистостью грунта, большой извилистостью русла, к природным факторам добавляются и человеческие.

Таблица 2

## Сравнительные характеристики судов по проектам

Характеристика судна	Тип «Родина» пр. 588	Тип «Байкал» пр. 646	Тип «Коч-2100» пр. Р575МТ
Назначение судна	Грузо-пассажирское трехпалубное	Грузо-пассажирское двухпалубное	Грузо-пассажирское двухпалубное
<b>Измерения</b>			
Длина наибольшая, м	95,80	65,20	76,70
Ширина наибольшая, м	14,30	12,00	12,36
Высота борта, м	4,30	3,70	3,30
Осадка, м	2,40	2,22	1,60
<b>Вместимость</b>			
Экипаж (включая обслуживающий персонал), чел.	72	40	30
Пассажиры, чел.	400	169	220
Автономность, суток	7,5	8	15
Дальность плавания, км			4 000
Силовая установка			
Скорость максимальная, км/час	23,7	22	25
Главные двигатели, кВт	2 x 295	2 x 295	2 x 242
Наличие подруливающего устройства	наличие	отсутствие	наличие
Движители	3 x ВФШ	2 x ВФШ	2 x ВФШ
<b>Классификация</b>			
Класс	О	М	О 2,0 (лед 20)



«Сейчас прорабатываются варианты схем финансирования и конкретное проектное решение судна. Сложность состоит в том, что у отечественных судостроителей нет опыта постройки современных пассажирских теплоходов с требуемыми характеристиками. На вторичных рынках – как российского, так и ближнего зарубежья – выставляются на продажу суда либо выработавшие ресурс, либо требующие значительной модернизации. А флот, построенный для речных бассейнов европейских государств, по техническим характеристикам не удовлетворяет требованиям безопасной эксплуатации на Енисее», – прокомментировал ситуацию Сергей Еремин.

## Особенности сибирских линий:

- социально значимые для населения, в ряде населенных пунктов – единственное транспортное средство связи с «большой землей», не имеющее альтернативы;
- используются населением для доставки личных вещей и предметов быта;
- система дотаций населения на покупку билета и субсидирование оператора перевозок;
- большая протяженность (от 718 до 2714 км) и длительность рейсов;
- большое количество остановочных пунктов, в ряде случаев не оборудованных причалами, осуществление посадки с лодок;
- средний возраст использующихся судов более 60 лет (по состоянию на 2015 год).

При написании технического задания для создания аван-проекта судна директор «Ленатурфлот» сформулировал следующие требования:

- судно должно быть экономичным в эксплуатации для оператора (компромисс между скоростью и мощностью двигателей – иметь оптимальный расход топлива при скорости 20–25 км/час);
- безопасным для пассажиров (оснащено современным оборудованием, средствами спасения и связи);

- достаточно комфортабельным для пассажиров (спальные места, наличие ресторанного обслуживания);
- иметь возможность подхода к необорудованному берегу;
- принимать грузы (личные вещи, предметы быта, снегоходы, моторные лодки) на хранение и обеспечивать их сохранность и быструю погрузку/выгрузку;
- принимать на хранение замороженные продукты местного производства (оленина, рыба);
- обладать большой автономностью плавания (возможность делать рейсы туда и обратно) – экономия на бункер-базах;
- экологически безопасным для окружающей среды, соответствовать современным экологическим нормам;
- давать возможность оператору получения дополнительного дохода при эксплуатации судна.

## Возможности дополнительного дохода для судовладельца:

- замена плав-магазинов;
- доставка рыбаков с лодками на места лова;
- обеспечение доставки крупногабаритных вещей в районы крайнего Севера;
- возможность работы в режиме туристического судна между рейсами;

Судно «Коч-2100» проекта PS75MT полностью соответствует требованиям судовладельца и должно заменить теплоход «Механик Кулибин», обеспечивая достаточный уровень комфорта для пассажиров и доставку грузов на расстояние более 1500 км.

## Особенности судна «Коч-2100» проекта PS75 MT:

- Наличие кают (для длинных маршрутов) 4-х местных – 34, полулюкс – 10, люкс – 2;
- наличие в каждой каюте душа, санузла, климатической установки;

Проект судна «Коч-2100»






- Наличие кафе-ресторана;
- Наличие 60 сидячих мест для коротких маршрутов;
- Возможность причаливания к необорудованному берегу – наличие 8-метрового трапа для схода пассажиров;
- Два грузовых отсека для габаритных вещей, кран-манипулятор, дополнительная возможность перевозки грузовых машин типа «Газель» на люковых крышках;
- Наличие четырех реф-камер для приема и хранения замороженного груза;
- Наличие криолины на корме для подхода лодок.

На данном этапе эскизный проект требует детальной проработки и финансирования в объеме 20–30 млн рублей, которых у судостроительной компании нет. «Морская техника» совместно с ООО «Ленаречфлот» 21 ноября 2014 года представила аван-проект судна на заседании Экспертного совета при коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта. Судно было воспринято осторожно, эксперты внесли предложения на данных линиях использовать «Метеоры» и «Кометы», «А-145» или баржи.

Правительство Республики Якутия в 2012 году направило на поддержание социально значимых рейсов региона 3 млн рублей субсидий, ООО «Ленаречфлот» в 2013 году осуществило ремонт флота за свой счет (10 млн рублей), однако даже в частичной компенсации затрат компании было отказано.

Главный инженер проекта Александр Попов подчеркнул, что конструкторское бюро готово доработать эскиз под технологические мощности любого судостроительного предприятия России. «Если начать сейчас, то головное судно можно построить уже к концу 2016 года», – сказал он.

Строительство головного теплохода обойдется в сумму порядка 550 млн рублей. Представители «Ленатурфлот», «Морской техники» и, прежде всего, пассажиры надеются на поддержку строительства судна со стороны федеральных органов власти. Для реализации проекта необходима слаженная работа сразу двух ведомств – Министерства транспорта и Министерства промышленности и торговли России. Возможно, целесообразной станет совместная работа и заинтересованных регионов – Красноярский край, Республика Якутия, Ямало-Ненецкий автономный округ. Но за поиском денег среди министерств и ведомств не стоит забывать одно – не сегодня-завтра у антикварных теплоходов полетит шестеренка и люди в поселках на берегу великих сибирских рек останутся без связи с миром, больниц, школ, а затраты примут совсем другой масштаб – авиационный 

Беседовала и готовила материал **Ирина Акимова**



**Опреснительные  
установки**

Сделано в Швеции



127299, Россия, Москва  
Космонавта Волкова, 10, стр. 1  
тел.: +7 (495) 276 18 87  
факс: +7 (495) 276 17 78  
infom@norta.net  
www.norta.net



**MT 1500 – 6000**  
1,5–6 м³/сутки



**MT 10 – 35 T SRH**  
10–35 м³/сутки



**MT 50 – 200 T SRH**  
50–200 м³/сутки

### Установки используются:

- на пассажирских, грузовых, рыболовных судах
- на военных судах и подводных лодках
- на прогулочных судах и яхтах
- на платформах и других объектах морской промышленности
- в поселениях, коттеджах, гостиницах
- на промышленных объектах промышленности
- в системах мелиорации
- в горнодобывающей промышленности
- в медицинских и научных учреждениях
- в службах спасения и МЧС