



Стратегическая задача — сохранить лидерство



Виктор ЦУКЕР. Фото Константина ШИРЯЕВА, Ксения ЯКИЩЕНКО

В январе 2018 года одна из крупнейших судоходных компаний России — Северо-Западное пароходство — отметит 95 лет со дня основания. По мнению управляющего директора ПАО «СЗП» Юрия Борисовича Гильца, работа компании в составе единой транспортной группы UCL Holding и преимущественно новый флот гарантируют ее лидерство на рынке и в последующие десятилетия

— Юрий Борисович, много лет вы работали на руководящих постах в крупнейших российских судоходных компаниях — Мурманском, Северном и Дальневосточном пароходствах. Бизнес этих компаний отличается от бизнеса Северо-Западного пароходства. Чем вас привлекло предложение возглавить СЗП, которое специализируется на трамповых перевозках судами «река-море» и небольшими морскими?

— Предложение работать в должности управляющего директора Северо-Западного пароходства привлекло возможностью вернуться в морской бизнес, которому в свое время я отдал почти двадцать лет.

Не последнюю роль в выборе сыграло и то обстоятельство, что СЗП входит в структуру одного из крупнейших транспортных объединений страны — UCL Holding.

У компаний холдинга имеется большой потенциал синергии за счет внедрения совместных технологий по организации доставки грузов.

Пароходство интересно своей уникальной бизнес-моделью, которая связана с оперированием судами класса «река-море». Этот флот обеспечивает бесперебойную доставку грузов между российскими речными портами и морскими портами в России и Европе. Сегодня и в будущем такие суда незаменимы для мелководных портов Азовского моря — Ростова, Таганрога, Темрюка, Ейска. Мелководны и некоторые морские порты Северной Европы, Скандинавии и Великобритании. Так, к причалам металлопрокатной компании Dansteel в датском порту Фредриксверк, куда СЗП возит сталь НЛМК из Калининграда, могут подойти только суда с осадкой до 5,2 метра.

Востребованы суда класса «река-море» и на трассе Северного морского пути (СМП). Например, в строящийся порт Сабетта на Ямале до недавнего времени доставить технику и материалы могли только суда класса «река-море» и теплоходы проекта DCV36 (головной сухогруз «Аметист») с небольшой осадкой.

Не секрет, что отдельные участки на трассе СМП имеют очень низкие проходимые глубины. Поэтому грузы по программе северного завоза в речные порты на Енисее и Оби можно доставить только небольшими судами класса «река-море».

Моя цель — не только сохранить существующую бизнес-модель СЗП, но и развить ее.

— Какие первоочередные задачи поставлены перед вами акционерами пароходства?

— Кроме стандартных задач, связанных с повышением эффективности коммерческого и технического менеджмента, безопасностью мореплавания, а также с совершенствованием системы оплаты труда и карьерного роста плавостава, закреплением молодых кадров, омоложением капитанского состава, необходимо разработать стратегию развития пароходства на ближайшую перспективу.

Документ должен быть подготовлен до конца года.

Его разработкой занимаются не сторонние консультанты, а менеджмент пароходства, объединенный в рабочую группу.

Исходя из стратегической цели — сохранение за СЗП лидерских позиций на рынке перевозок река-море — менеджмент до конца года должен определиться со структурой и расстановкой флота в привязке к конкретной грузовой базе.

— Предполагается ли ее увеличение за счет расширения номенклатуры грузов?

— Не думаю, что структура грузовой базы СЗП существенно изменится. Дело в том, что суда пароходства предназначены для перевозок сухих грузов определенного типа: навалочных, насыпных, пакетированных, длиномерных, а также оборудования и угля. В то же время в каждой номенклатуре грузов может быть несколько видов. Например, в этом году наши суда возят пшеницу и яч-

мень, но могут выполнить контракт на перевозку и другого вида зерновых.

Ориентируясь на традиционную для СЗП номенклатуру грузов, мы планируем увеличивать количество флота.

— О скольких новых судах идет речь?

— Пароходство испытывает дефицит как минимум в 15–20 судах, аналогичных теплоходу «Нева-Лидер» (проект RSD49), которые хорошо зарекомендовали себя по навигационным и коммерческим качествам. Использование судов данного типа уменьшает суммарное время нахождения груза в пути.

(Окончание на стр. 2-3)



Сухогруз проекта DCV36 «Нефрит»

НЕВА 2017
Россия, Санкт-Петербург

Приветствуем Северо-Западное пароходство — постоянного участника выставки «Нева»!

Оргкомитет Международной выставки и конференции «Нева-2017» поздравляет с наступающим 95-летним юбилеем постоянного участника наших мероприятий — Северо-Западное пароходство!

В этом году выставка «Нева» уже в 14-й раз открывает свои двери, и 14-й раз активное участие в ее работе принимает Северо-Западное пароходство, с которым нас, благодаря многолетнему плодотворному сотрудничеству, связывают крепкие партнерские отношения.

Пароходство, высоко оценивая бизнес-эффективность отраслевых профессиональных мероприятий, придает важное значение регулярному участию в «Неве», что подтверждается высокой активностью специалистов компании на ее мероприятиях. С первой нашей выставки, организованной в морской столице России еще в 1991 году, стенд Северо-Западного пароходства неизменно вызывает большой интерес, привлекает внимание широкого круга экспертов. Выставочная активность СЗП неоднократно отмечалась оргкомитетом «Невы» вручением почетных дипломов за профессиональное представление экспозиционных материалов.

В преддверии 95-летнего юбилея Северо-Западного пароходства от лица оргкомитета Международной выставки и конференции «Нева-2017» желаю нашему постоянному экспоненту, лидеру российского рынка перевозок река-море, динамичного развития и новых перспективных проектов на благо морской отрасли!

А. Н. ТИХОМИРОВ,
генеральный директор
АО «Транстех Нева Экспизин»,
член Морского совета при правительстве
Санкт-Петербурга, почетный работник АСОП,
почетный профессор ГУМРФ им. адмирала
С. О. Макарова



Стратегическая задача — сохранить

(Окончание. Начало на стр. 1)

В настоящее время емкость рынка, особенно в южных регионах, гораздо выше наших возможностей по тоннажу флота. Это, в первую очередь, касается перевозок зерна и угля. Мы можем вдвое увеличить контракты на перевозки этой номенклатуры грузов. Поэтому продолжение строительства и введение в эксплуатацию теплоходов RSD49 или строительства нового проекта RSD59 могло бы значительно покрыть потребности парокходства в тоннаже. Приоритет при постройке судов будет отдаваться российским судостроительным предприятиям.

Что касается нового проекта RSD59, разработанного Морским инженерным бюро, то этот сухогруз с улучшенными техническими характеристиками — грузоподъемностью свыше 7 тысяч тонн и длиной одного из трюмов в 72 метра, — будет незаменим при транспортировке оборудования и крупных партий зерна.

— Как планируете поступить с существующими теплоходами типа «Сормовский», «Омский» постройки 80-х годов.

Продолжение строительства и введение в эксплуатацию теплоходов RSD49 или строительство нового проекта RSD59 значительно покроет потребность СЗП в тоннаже.

которые менее эффективны в эксплуатации?

— Очевидно, что с учетом требований рынка и международных конвенций, эксплуатация этих судов становится экономически все менее эффективной. Поэтому

неизбежно серьезное обновление флота в целом на рынке перевозок река-море в ближайшие пять лет. В случае списания устаревшие суда отправятся в металлолом.

— Обособленным бизнесом в структуре СЗП является перевозка проектных грузов. Каковы перспективы этого направления?

— Перевозки проектных грузов можно назвать эксклюзивной, стратегически важной для нас деятельностью с высокой доходностью. Для работы с ними требуется серьезная экспертиза, которую может предоставить далеко не каждая компания, а также специальные суда и высококлассные специалисты с большим опытом. Все эти компетенции в СЗП нарабатаны, и мы продолжим их развитие.

За перевозку проектных грузов отвечает компания «Волго-Балтик Логистик» (ВБЛ). Она является частью группы СЗП, но функционирует как независимый экспедитор. При разработке мультимодальных логистических схем специалисты ВБЛ не завязаны на флот парокходства и принимают решения исходя из потребностей клиентов.

— Расскажите о ситуации на рынках перевозок река-море и short sea. Какие прогнозы можно дать на 2018 год?

— В целом фрахтовый рынок оживает. Наблюдается сезонный рост ставок на рынке перевозок река-море. Причина — дефицит тоннажа в южном регионе на перевозках зерна и угля.

Ставки на рынке short sea в силу существенно более высокой конкуренции растут менее активно, но позитивная динамика

здесь есть.

Рассчитываю, что в 2018 году и далее выздоровление рынка продолжится, хотя возвращения к уровню 2008—2010 годов пока ожидать не стоит. Определенную поддержку шиппингу окажут рост европейской и российской экономик, а также постепенное списание в течение пяти-семи лет старых судов внутри России.

— Основную загрузку судам СЗП обеспечивает экспортный груз. Как складывается ситуация с обратным трафиком?

— Увеличение обратной загрузки судов — одна из важных операционных задач по повышению эффективности рейсов. Потенциал для ее роста имеется по тем же комби-кормам, металлам, оборудованию и другим видам грузов.

— На ваш взгляд, в полной ли мере государство решает проблемы, которые сдерживают развитие внутреннего водного транспорта. Какие из них требуют первоочередного внимания?

— Главная проблема государственного масштаба, которая сдерживает развитие внутреннего водного транспорта и перевозок река-море — недостаточная проходимость отдельных участков внутренних водных путей. Впрочем, на государственном уровне принят комплекс мер, который позволяет постепенно снять остроту вопроса.

Как отмечается в Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года, в 2017 году планируется завершить строительство второй нитки шлюза Нижне-Свицкого гидроузла, Нижегородского гидроузла на Волге — в 2020

Северо-Западное парокходство (СЗП) входит в ВВТН — судоконный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей целый ряд российских судоконных, железнодорожных, стивдорных и логистических компаний.

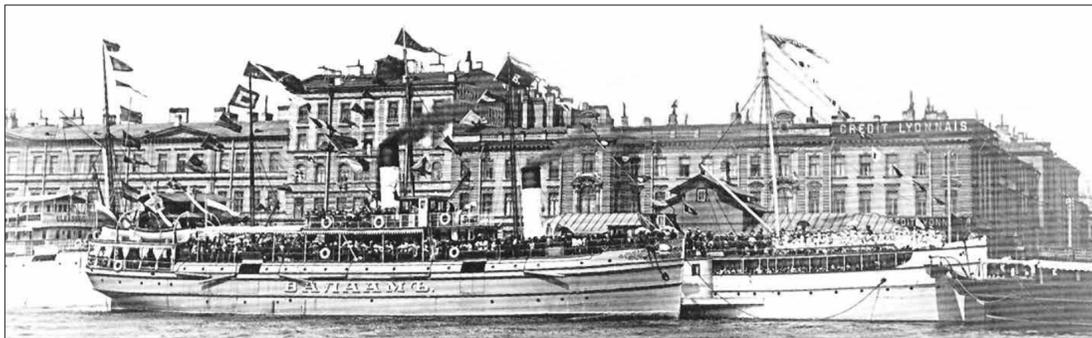
СЗП оперирует 57 морскими и «река-море» грузовыми судами суммарным дедевитом 288 тыс. тонн и тремя «Ro-Ro» баржами «река-море», средний возраст единицы флота — 16,5 года. Суда парокходства перевозят ежегодно более 5 млн тонн грузов.



Сухогруз «Малахит» во время планового докования в Калининграде

СЗП: от парохода

Транспортное предприятие, созданное в далеком 1923 году и названное Северо-Западным речным парокходством, объединило 500 речных судов, национализированных у частных судовладельцев: 412 буксиров, 76 товаропассажирских судов и 12 служебных. Так СЗРП стало крупнейшим перевозчиком, на балансе которого находилось две трети речного флота, работавшего на Марининской системе



На Николаевской набережной

По морям, по волнам

Основной деятельностью парокходства на протяжении многих лет были перевозки строительных, лесных и продовольственных грузов по внутренним водным путям Северо-Запада.

Уже в первые годы своего становления Северо-Западное речное парокходство приобрело опыт выполнения внешнеторговых операций. В 1924—1926 годах были впервые осуществлены перевозки «река-море» между немецким пор-

том Гамбург и иранским — Энзели. По Северному и Балтийскому морям, по Марининской системе и по Волге и Каспию ходили три парохода грузоподъемностью 800 тонн. Они принадлежали германской компании «Рустранзит», в работе которой принимали участие внешнеторговые организации СССР.

Наряду с пароходами дореволюционной постройки в 30-х годах прошлого столетия грузоперевозки обеспечивали новые суда — «Кремль», «Совет», а

также большая группа морских буксиров типа «Ижорец». Это суда длиной 24,5 метра, мощностью в 200 л. с., построенные в 1934 году на Ижорском заводе.

Одно из них, «Морской Лев», в июле 1937 года провело из Шлиссельбурга в Ленинград воз в составе 20 судов весом 11 тысяч 700 тонн. В предвоенную навигацию 1941 года 380 самоходных судов в парокходстве начали выполнять различные рейсы.

Рейсы в блокадный Ленинград

В начале Великой Отечественной, летом 1941 года, 114 судов и 391 баржа Северо-Западного речного парокходства были переданы на судоремонтные предприятия Кронштадта, Шлиссельбурга и Новой Ладоги, где их дооборудовали для участия в боевых операциях. В Финском заливе от Кронштадта до Ленинграда и на Неве установили около 100 несамыходных судов, оборудованных зенитными установками и аэростатами наблюдения и заграждения.

В сентябре того же года все мастерские, заводы, порты, грузовые и пассажирские суда парокходства работали во фронтовых условиях в составе Ладожской военной флотилии. Суда СЗРП доставляли в Ленинград продовольствие, боеприпасы, снаряжение и военную технику, а из осажденного города эвакуировали людей и ценное промышленное оборудование. При этом многие речники проявили героизм и мужество, выводя из-под носа противника суда с людьми и материальными ценностями.

Тысячи бойцов и командиров,



Эвакуируемые на причале Морье. 1942 г.

технику и различное вооружение перевозили корабли флотилии и суда СЗРП. Сначала на остров Валаам, а потом и в Ленинград, на Ленинградский фронт, где сложилась труднейшая оперативная обстановка. Так, с 24 октября по 8 ноября 1941 года пароходы СЗРП и корабли Ладожской военной флотилии сумели перебросить на Волховский фронт две стрелковые дивизии и бригаду морской пехоты, что сыграло важную роль в прикрытии Волховского и железнодорожной линии Волхов — Тихвин.

В первый же день войны речники СЗРП уходили на фронт по мобилизации и добровольцами. Только

из Ленинградского речного порта в ряды Красной Армии ушло более 700 человек, из них 200 — добровольцами. Партийная организация порта послала на фронт две трети своего состава.

Речники воевали также в народном ополчении и партизанских отрядах. А всего из состава СЗРП в армию и на военный флот отправилось несколько тысяч человек. Их заменили ветераны речного транспорта. Вместе с мужчинами на боевую вахту встали женщины-речники. На пароходы и баржи приходили работать, не щадя своих сил, сыновья и дочери отцов, ушедших на фронт.

Послевоенный флот

В послевоенные годы основной задачей в СССР было восстановление разрушенных промышленных и гражданских объектов. И флот парокходства до 1955 года в основном работал на перевозках лесных и минерально-строительных грузов.

В первую послевоенную навигацию их доставляли буксиры и баржи, сохранившиеся с довоенной поры, а также суда, построенные в годы войны для «Дороги жизни».

Из Финляндии в Ленинград прибыли пять буксиров: «Рига», «Кемь», «Таллин», «Сердоболь», «Кандалакша» с мощностью паросиловой установки 450 л. с. Они были построены по заказу Минречфлота для перегона судов на Ладогу.

Дизельные, паровые и несамыходные металлические суда постройки 1920—1930 годов грузоподъемностью от 100 до 500 тонн стали поступать в СЗРП в послевоенное десятилетие из Германии, Австрии, Чехословакии, Болгарии, Румынии в счет репараций.

В навигацию 1947 года флот парокходства стал пополняться новыми речными грузовыми тепло-

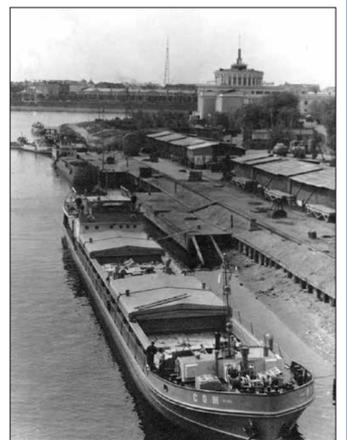
ходами, названными затем именами речников — участников сражений на «Дороге жизни», погибших в годы Великой Отечественной войны, — «Капитан Репин», «Капитан Петров», «Капитан Демидов», «Иван Горсталов», «Борис Чибуров» и другие. Они совершали рейсы Ленинград — Москва, Ленинград — Горький.

В те годы в составе парокходства находились и суда для морских перевозок, доставлявшие лесные грузы с побережья Белого моря в порты Прибалтики.

В 1949 году пароход «Элеватор» приступил к выполнению рейсов из Ленинграда в Таллин, Хельсинки, Ригу и порты Германии.

Восстанавливающаяся после войны промышленность страны нуждалась в больших объемах перевозок, и в начале 50-х годов в СЗРП стали поступать суда, построенные по заказу Минречфлота на отечественных заводах, а также с верфей Восточной Германии. Среди них были теплоходы «Волма», «Свирь», «Двина», «Тигода», «Оять» грузоподъемностью 700 тонн.

Они стали ходить до Москвы и по Волге, доставляя в центральные регионы европейской части России импортные грузы, преимущественно сырье для легкой промышленности.



Речной теплоход «Союз»

В 1960 году в составе флота СЗРП было 87 сухогрузных, преимущественно речных, теплоходов грузоподъемностью 700 тонн. Часть из них — «Балтика», «Смольный», «Оять», «Сож», «Сухоно» — выполняла перевозки генеральных грузов из Ленинграда в Москву и Горький, из столицы — строительных грузов в Ярославль.

В этом же году в парокходство поступило головное судно «Балтийский-1» серии судов, строящихся на заводе «Красное Сормово» и на предприятии в Горьке. Новые теплоходы имели длину 96 метров, мощность главных двигателей составляла по 485 кВт каждый, грузоподъемность — 2000 тонн, с возможностью работать с удалением от берега до 100 миль.

1920-е

1921 год — начало НЭП в Советской России.

1924-1926 годы — СЗРП были впервые осуществлены «река-море» перевозки между портом Гамбург и иранским портом Энзели.

1923 год — создание транспортного предприятия Северо-Западное речное парокходство 500 речных судов, из них:

- 412 буксиров;
- 76 товаро-пассажирских судов;
- 12 служебных.

Так, на балансе СЗРП находилось 2/3 речного флота, работавшего на Марининской системе.



1930-е

1934 год — для СЗРП построена большая группа морских буксиров типа «Ижорец» длиной 24,5 метра, мощностью в 200 л. с.



1937 год — буксир типа «Ижорец» «Морской Лев» провез из Шлиссельбурга в Ленинград воз в составе 20 судов весом 11 тыс. 700 тонн.



1940-е

1941 год — предвоенная навигация в СЗРП, 380 самоходных судов.

1941-1945 годы — Великая Отечественная война. Фронту отдано: 114 самоходных судов; 391 баржа.

Судами СЗРП доставлялись продовольствие, боеприпасы, снаряжения и военная техника, а из осажденного города эвакуировались люди и ценное промышленное оборудование.



1950-е

1947 год — флот парокходства пополняется новыми речными грузовыми теплоходами, названными именами речников-участников сражений на «Дороге жизни», погибших в годы Великой Отечественной войны.

В начале 50-х в СЗРП поступают суда по заказу Минречфлота с отечественных заводов, а также с верфей Восточной Германии.

До 1955 года флот СЗРП также пополнялся дизельными судами, пароходами и несамыходными металлическими судами постройки 1920-1930 годов с грузоподъемностью от 100 до 500 тонн, из Германии, Австрии Чехословакии, Болгарии, Румынии в счет репараций.

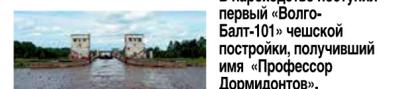
Флот парокходства в основном работал на перевозках лесных и минерально-строительных грузов.

1960-е

1964 год — открытие сквозного движения по всей новой глубоководной трассе Волго — Балтийского водного пути. СЗРП первым в Министерстве речного флота РФ выходит на международные межбассейновые бесперевалочные перевозки судами «река-море». Лидер среди судоконных компаний СССР. Первые теплоходы «Волго-Балт».



1968 год — после реконструкции открыт Сайменский канал. По нему стали ходить суда СЗРП проекта «Беломорский» грузоподъемностью 1000 тонн, построенные в Финляндии. В парокходстве поступил первый «Волго-Балт-101» чешской постройки, получивший имя «Профессор Дормидонтов».



лидерство

году. Багаевского гидроузла на реке Дон — также в 2020 году.

Еще одна важная проблема связана с продолжающимся общим старением грузового флота. Без регулярного его обновления невозможно развитие речных перевозок и перевозок река-море. Почти в каждой судостроительной компании имеются устаревшие суда, построенные в 80-х годах прошлого века; их эксплуатация требует повышенных расходов на безопасность мореплавания и менее эффективна по сравнению с современными теплоходами.

Отрадно, что на государственном уровне приняты определенные шаги для решения этой проблемы: субсидирование процентных ставок, формирование механизма предоставления судового утилизационного гранта (СУГ), развитие лизинга морских и речных судов отечественного производства. В частности, СУГ позволяет судостроительным компаниям активнее обновлять флот. Однако этот грант ограничивает возраст подлежащих утилизации судов до 30 лет. СЗП сможет воспользоваться им, только когда возраст физически и морально устаревших судов достигнет этой отметки.

Хорошим стимулом обновления флота стал Российский международный реестр судов, предоставляющий судовладельцам налоговые льготы при условии строительства судов на российских верфях. Наш флот зарегистрирован в этом реестре.

Тем не менее должен отметить, что отдельные нормативные документы, принятые на государственном уровне, наоборот, создают проблемы с их реализацией. Ни-

пример, вступившее в силу в сентябре 2016 года новое постановление Правительства РФ № 969 по транспортной безопасности, выполнение которого в полной мере практически невозможно. Так, документ требует организации видео- и аудионаблюдения на судах с применением сертифицированной аппаратуры, которой сегодня в России просто нет. Надеемся, что в ближайшее время будут внесены изменения в этот закон, гармонизирующие его положения с положениями международной конвенции по охране судов и портовых средств.

Есть проблемы с системой подготовки кадров плавсостава в учебных заведениях в соответствии с требованиями рынка. Одна из них: для работы на реке выпускники учебных заведений получают диплом третьего помощника капитана, тогда как в пародствах такой должности просто не существует, есть только второй помощник. Эта проблема должна решаться совместными усилиями пародств судоводителей компаний и государства.

Пародство пережило непростой период, который был связан с высокой текучестью кадров среди офицерского состава. Как обстоят дела сегодня?

— Это один из самых болезненных вопросов. Путем пересмотра системы оплаты труда остроту проблемы с текучестью плавсостава удалось снять. Но этого мало. Крайне

важно добиваться улучшения качества подготовки плавсостава и уменьшения среднего возраста экипажей судов. Для этого должны работать программы по обучению и закреплению в компании молодых специалистов, справедливая и понятная система премирования, прозрачная система кадрового роста, справедливая система оплаты труда. Этим вопросам уделяем самое пристальное и приоритетное внимание

Эффективное управление компанией — залог ее будущих успехов. Какие шаги будут вами предприняты для повышения эффективности внутренних бизнес-процессов?

— Должен сказать, что в целом бизнес-процессы в компании построены качественно, в пародстве работает команда настоящих профессионалов. Обозначу приоритеты:

- повышение операционной эффективности за счет улучшения показателей рейсового оборота, обратной загрузки, процедур топливоспользования, ценообразования;
- определение коммерческой политики

компании исходя из требований клиентов, существующих возможностей и перспектив развития;

— улучшение качественного состава экипажей, снижение показателя текучести кадров;

— грамотная политика в области судоремонта.

Все обозначенные приоритеты должны быть подчинены неукоснительному соблюдению компанией требований системы управления безопасностью мореплавания.

Расскажите о шагах, которые предпринимаете в пародстве для обеспечения эксплуатации флота на фоне ужесточающихся экологических требований к судам?

— В соответствии с требованиями Международной морской организации к 1 января 2016 года все суда СЗП при их эксплуатации в районах ограничения выбросов окислов серы были переведены на низкосернистые сорта топлива, содержание серы в которых составляет менее 0,1 процента.

А с 1 января 2018 года вступает в силу ре-

Транспортировка проектного груза в Тобольск



до сухогруза-семитысячника

Первые перевозки по Волго-Балту

Мощным импульсом развития пародства послужило открытие 5 июня 1964 года сквозного движения по всей новой глубоководной трассе Волго-Балтийского водного пути. С введением в эксплуатацию Волго-Балта пародство первым в Министерстве речного флота РФ вышло на международные межбассейновые бесперевалочные перевозки судами класса «река-море». И вскоре в этой нише бизнеса стало лидером среди судостроительных компаний СССР.

Кстати, еще задолго до завершения строительства Волго-Балта в Минречфлоте прорабатывались новые проекты принципиально новых судов класса

«река-море», рассчитанных на круглогодичную эксплуатацию.

Первые теплоходы «Волго-Балт» для прибрежного плавания в Балтийском море, построенные на заводе «Красное Сормово», — были оснащены двумя главными двигателями мощностью по 515 кВт каждый, имели грузоподъемность 2900 тонн. На этих теплоходах и последующих — «Балтийских» (головное судно «Балтийский-50») постройки Рыбинского завода и завода «Красное Сормово», была впервые установлена система ДАУ (дистанционное автоматическое управление) для управления судном и механизмами из рулевой рубки.

В середине шестидесятых годов теплоходы типа «Балтийский» и «Волго-Балт» пере-

возили экспортные грузы из СССР в Восточную Германию и Польшу, а также из портов Европы на Каспий.

В ноябре 1965 года Северо-Западное речное пародство вместе со всей страной отметило 150-летие со дня начала пародного сообщения в России. В середине двадцатого века тысячи «правнуков» изобретенного в 1815 году конструктором Карлом Бердом парода бороздили внутренние водные магистрали нашей страны и выходили в международное плавание.

Этот год для пародства знаменателен также открытием регулярных линий судов СЗП из Череповца в Хельсинки, Росток, Пехлеви, Балтийск.



Сухогруз-семитысячник проекта RSD49

Сайменский проход «Ладоги»

В 1968 году по открытому после реконструкции Сайменского каналу стали ходить суда Северо-Западного речного пародства проекта «Беломорский» грузоподъемностью 1000 тонн, построенные в Финляндии. Теплоходы доставляли в страну Суоми каменный уголь, сырьевую древесину, сверхгабаритные и тяжеловесные грузы.

В этом же году в пародство поступил первый «Волго-Балт-101» чешской постройки, получивший имя «Профессор Дормидонтов». В отличие от теплоходов предыдущего проекта постройки «Красное Сормово», новое судно располагало глав-

ными двигателями мощностью по 515 кВт каждый и способностью развивать скорость до 10,5—11 узлов. Кроме того, имело новую систему люковых закрытий на основе гидромотора.

В начале семидесятых годов по заказу Минречфлота также в Финляндии были



Теплоход «Ладога-12» «Балтийский-110».

построены теплоходы «Ладога» — небольшие маневренные суда длиной 81 метр, шириной 12 метров и грузоподъемностью 1650 тонн, способные проходить узкие шлюзы Сайменского канала. Позднее, в конце семидесятых, продолжилось строительство следующих усовершенствованных судов. Головной теплоход данной серии — «Ладога-10» — был переименован в 1978 году в «Сайменский канал».

В эти же годы пародство приняло в состав своего флота и теплоходы типа «Сормовский», построенные на заводе «Красное Сормово» (головной теплоход — «Страна Советов»). Новый проект судна длиной 110 метров и гру-

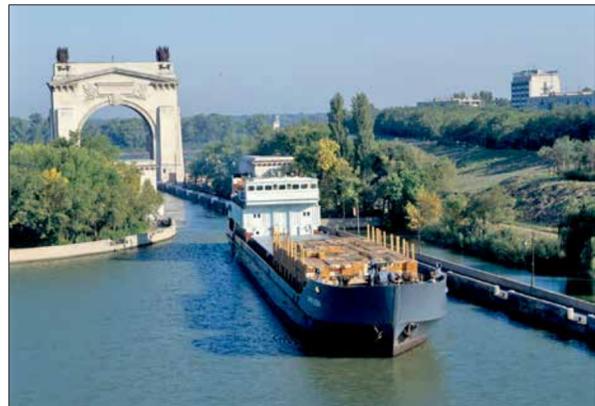
зоподъемностью 2700 тонн был усовершенствованной версией первых «Балтийских».

В 1973 году суда пародства впервые стали выполнять перевозки между иностранными портами, и уже в конце 1975-го в заграничии работало 72 теплохода СЗП.

Первым судном Северо-Западного речного пародства, которое прошло проливом Скагеррак в Северном море в начале 70-х годов, была «Ладога-7». Суда класса «река-море» более ранних проектов ходили только Кильским каналом. Их выход в Северное море считался опасным. Первенство «Ладога-7» принадлежит и в освоении портов Южной Англии и юго-восточной Шотландии, а также верхней судостроительной точки Сайменской системы — порта Куопио.

С 1981 года аналогичными маршрутами доставляли различные грузы и другие теплоходы, построенные в Финляндии, — «Василий Малов», «Балтийский-102», «Балтийский-107», «Балтийский-110».

Насыщенные восьмидесятые



«Амур» на выходе из Волго-Донского судостроительного канала

В начале восьмидесятых годов все самые крупные промышленные предприятия на Северо-Западе нашей страны возводились при участии СЗП. Суда пародства доставляли строительные материалы, детали турбин для электростанций, плавкраны и другие грузы. В эти годы флот пародства пополнился теплоходами класса «река-море» новых проектов.

Так, в 1982 году из Финляндии в СЗП поступили первые «Сибирские» грузоподъемностью до 3800 тонн. Возможность одновременного открытия всех трюмов сделала их для своего времени техническими самыми совершенными.

В середине восьмидесятых на дунайской верфи в Словакии строились суда проекта «Амур» — аналог «Волго-Балта-201» постройки

1977 года, но с более мощными вспомогательными двигателями.

А в Португалии в то время велось строительство — «Сормовских» (головное судно «Дружба народов»). Их можно назвать предшественниками теплоходов класса Российского Морского Регистра судостроения более поздних проектов. Тридцать пять лет назад это были самые лучшие суда в СЗП по мореходным качествам. «Сормовский-3056», поступивший в 1986 году в пародство, первым из судов этого проекта прошел Бискайским заливом.

В конце 80-х из Финляндии стали поступать теплоходы с подъемной рубкой (головное судно «Ладога-101») для выполнения экспортных перевозок по Рейну и Сене с возможностью прохода без разводки под низкими европейскими мостами. Новые теплоходы в отличие от «Ладог» предыдущих проектов имели один трюм со 100-процентной раскрываемостью люковых крышек, поэтому специализировались на перевозках негабаритных грузов...

(Окончание на стр. 4)

1970-е

1973 год — суда пародства впервые стали выполнять перевозки между иностранными портами, и уже в конце 1975 года в заграничии работало 72 теплохода СЗП.

В начале семидесятых годов пародство принимает в состав своего флота теплоходы «Сормовский», построенные на заводе «Красное Сормово».

В эти же годы по заказу Минречфлота построены в Финляндии теплоходы «Ладога» — небольшие маневренные суда, способные проходить в узкие шлюзы Сайменского канала.



1980-е

Все самые крупные промышленные предприятия на Северо-Западе нашей страны возводятся при участии СЗП. Судами пародства доставляются строительные материалы, детали турбин для электростанций, плавкраны и другие транспортные объекты.

На дунайской верфи в Словакии строятся суда проекта «Амур» — аналог «Волго-Балта-201». В Португалии ведется строительство теплоходов «Сормовский», «Сормовский-3056» первым из судов пародства прошел Бискайский залив.



1990-е

1992 год — Северо-Западное пародство зарегистрировано как акционерное общество.



1994-1998 годы — СЗП — первая компания в Минречфлоте, которая приняла программу строительства новых судов. 10 теплоходов проекта «Балтийский» нового поколения, построенные на Волгоградском ССЗ, поступили в СЗП. Это суда неограниченного района плавания в составе флота пародства, соответствующие по всем параметрам немецкому Ллойд и международным конвенциям тех лет. Первый для пародства проект судна — автомата. На них впервые были установлены спутниковая система навигации и современный локатор.

2000-е

2002-2004 годы — четыре теплохода «река-море» проекта «Валдай» грузоподъемностью до 5 тыс. тонн построены на судостроительном заводе «Северная верфь» в Санкт-Петербурге. Началось строительство теплоходов «Русич» — усовершенствованной версии «Валдая» на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде и «Окский судовой верфи» в Навашино, грузоподъемность «Русича» достигает 5300 тонн.



2008 год — реструктуризация бизнеса СЗП внутри управляющей компании — UCL Holding, Северо-Западное пародство стало специализироваться в основном на экспортно-импортных перевозках между иностранными портами.

2010-е

2011-2013 годы — в СЗП поступают десять новых морских судов проекта DCV36 (головной теплоход «Аметист»), построенные на верфи Hyundai в Китае. Также флот пародства пополнили 7 судов проекта «Нева-Лидер», построенные на Невском ССЗ.

2017 год — 57 морских и «река-море» судов, обеспечивают экспортно-импортные перевозки и перевозки между иностранными портами с ежегодным объемом более 5 млн. тонн. Средний возраст теплоходов СЗП составляет 16,5 года.



СЗП: от парохода до сухогруза-семитысячника

(Окончание. Начало на стр. 2-3)

Новые вызовы

В конце 80-х годов в стране началась перестройка, выдвигавшая другие требования к ведению бизнеса. В новой России прекратилось централизованное распределение судов паромства от государства, и судовладельцы для сохранения позиций на фрахтовом рынке возникла необходимость обновлять флот собственными средствами.

Северо-Западное паромство, зарегистрированное в декабре 1992 года как акционерное общество, стало первой компанией в Минречфлоте, которая приняла программу судостроения. Десять теплоходов проекта «Балтийский» нового поколения, построенные на Волгоградском ССЗ и получившие имена русских писателей, поступили в

СЗП с 1994 по 1998 год.

Они были первыми судами неограниченного района плавания в составе флота паромства, соответствующими по всем параметрам немецкому Ллойд и международным конвенциям тех лет. Для компании это был также и первый проект судна-автомата с экипажем из девяти человек, где 80 процентов операций управления теплоходом осуществлялись из рубки, с безвахтенным обслуживанием машинного отделения. На судах данного проекта впервые были установлены спутниковая система навигации и современный локатор.



«Балтийскому» не страшны льды

Но в начале двухтысячных годов их грузоподъемность — 3230 тонн — уже была недостаточной для выполнения некоторых контрактов, и для СЗП был разработан следующий проект теплохода класса «река-море» — «Валдай». Его грузоподъемность доходила до 5 тысяч тонн, мощность главных двигателей составляла по



Грузоподъемность «Русича» достигает 5200 тонн



Судно проекта 01010 («Св. Апостол Андрей»)

1080 кВт. Четыре судна этого проекта, названные именами русских святых, были построены в период с 2002 по 2004 год на Северной верфи в Санкт-Петербурге.

В те же годы на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде и Омской судостроительной верфи в Омске (Нижегородская область) началось строительство теплоходов «Русич» — усовершенствованной версии «Валдай», которые спустя несколько лет поступили в оперативное управление СЗП. Грузоподъемность «Русича» достигает 5200 тонн, а мощность главных двигателей на 280 кВт больше, чем у его предшественника.

Особая страница в развитии флота

В предыдущее десятилетие флот паромства пополнялся новыми современными судами, расширялась география перевозок, привлекались перспективные контракты.

В 2008 году акционеры СЗП приняли решение о реструктуризации бизнеса внутри управляющей компании UCL Holding. В результате Северо-Западное паромство стало специализироваться на экспортно-импортных перевозках и перевозках между иностранными портами. Для дальнейшего развития бизнеса СЗП согласно новым требованиям фрахтового рынка потребовались более современные и эффективные суда.

С активным освоением нефтегазового шельфа Арктики, наращиванием темпов производства в российской атомной промышленности, гидроэнергетике, агропромышленном комплексе, нефтеперерабатывающей, оборонной и других отраслях СЗП разработало свою стратегию с прицелом на значимые отраслевые проекты России и других государств.

У компании появилась возможность увеличить в разы перевозки оборудования, проектных, а также других высокотарифицированных грузов.

Для транспортировки негабаритных объектов длиной до 100 ме-

тров и весом до 700 тонн в 2009 году на Невском ССЗ в Ленинградской области была построена морская негабаритная «ро-ро» баржа-площадка «Волго-Балтика». Негабариты доставлялись также двумя другими баржами, а оборудование — судами «Русич» и сухогрузами предыдущих серий.

К 2014 году флот СЗП пополнился семью теплоходами класса «река-море» проекта RSD49 «Нева-Лидер» грузоподъемностью 7 тысяч тонн, спущенными со стапелей Невского ССЗ.

Введение в эксплуатацию теплоходов данной серии — особая страница в истории паромства.

Суда «Нева-Лидер» дали новый импульс развитию проектных перевозок. Наличие у них трех трюмов, длина одного из которых достигает 51 метра, сделала сухогрузы-семитысячники незаменимыми при перевозке оборудования и других крупногабаритных грузов. С новыми теплоходами СЗП стало лидером в сегменте проектных перевозок.

Ежегодно в навигацию по внутренним водным путям теплоходы «Нева-Лидер» и другие суда класса «река-море» совершают до 40 рейсов с оборудованием из Европы в порты Волги, Дона, Камы, Каспия.



«Нева-Лидер 5» в шлюзе Волго-Валта

Перспективные направления и проекты



Теплоход «Чароит» в Морском порту Санкт-Петербурга

С 2009 по 2017 год суда класса «река-море» и баржебухирные составы компании доставляли на Каспий краны, буровые платформы и оборудование для подводной добычи; колонны для завода по производству полипропилена — в Тобольск; реакторы для предприятий группы «Роснефть» и «Татнефть». В их числе также нефтеперерабатывающие заводы Самары, Новокуйбышевска, Сызрани, Туапсе.

Флот СЗП доставлял корпуса реакторов для Нововоронежской и Ростовской АЭС, негабаритные грузы и оборудование для предприятия «Газпром Нефтехим Салават», катера для «Росморпорта», колонны реактора для СИБУРА, оборудование для «ТАИФ-НК», Тобольского и Омского НПЗ, гребные электродвигатели для стро-

нии перевезли около 3 миллионов тонн различных грузов.

Десять морских судов проекта DCV36 (головной теплоход «Аметист»), поступивших в паромство с 2011 по 2013 год, были построены на китайской верфи Qingdao Hyundai Shipbuilding Co. Имея неограниченный район плавания, они могут работать на перевозках как в портах северных морей, так и в портах южных бассейнов. Оснащение теплоходов самым современным навигационным оборудованием, включая стационарную спутниковую антенну INMARSAT F, дает возможность связи с любой точкой планеты в условиях значительной удаленности от берега.

Суда серии «Аметист» грузоподъемностью около 5 тысяч тонн доставляют широкую номенклатуру навалочных и генеральных грузов,

Яро-Яха и строящийся порт Сабетта оборудование, строительную технику и материалы для возведения объектов добычи нефти и газа, обустройства инфраструктуры населенных пунктов.

Эффективны они и на перевозках металла и удобрений из Морского порта Санкт-Петербург, Калининграда и Прибалтики в порты Северных и Южной Европы, Великобританию. В общем объеме перевозок на долю судов типа «Аметист» за первое полугодие 2017 года приходится около 600 тысяч тонн. Из них 290 тысяч составили перевозки цветных и черных металлов и 160 тысяч тонн удобрений.

С введением в эксплуатацию десяти судов проекта DCV36 и семи — RSD49 (а также с учетом продажи старого флота) сред-



Доставка в Туапсе партии реактора гидрокрекинга

ящегося на Балтийском заводе ледокола «Арктика», оборудование для предприятий ЛУКОЙЛа.

Получили развитие транзитные перевозки оборудования через Казахстан и Туркменистан в Узбекистан.

Привлечение судов «Нева-Лидер» к контрактам по перевозке зерна и лихтерове в южном регионе России способствовало значительному росту зерновых грузов. В общем объеме перевозок за 2016 год (5,7 миллиона тонн) 31,6 процента составляют перевозки зерновых грузов. С введением в эксплуатацию первого судна «Нева-Лидер» в декабре 2012 года по настоящее время семь теплоходов

включая металл и удобрения. Со дня введения первого теплохода серии в эксплуатацию и по настоящее время суда проекта DCV36 доставили более 5 миллионов тонн различных грузов.

Более того, эти современные теплоходы могут работать в суровых климатических условиях Крайнего Севера и имеют большие преимущества в отдельных портах по сравнению с морскими судами других компаний. За счет своей небольшой осадки они имеют возможность проходить участки с небольшими глубинами.

В 2014 году пять судов данного проекта доставляли из Мурманска и Архангельска в порты Варандей,

ний возраст теплоходов Северо-Западного паромства сегодня составляет 16,5 года, а общий дедейт — 288 тысяч тонн. Семнадцать новых теплоходов перевозят более одной трети от общего объема грузов СЗП.

Флот паромства в составе 57 морских и класса «река-море» судов, а также трех барж обеспечивает экспортно-импортные перевозки и перевозки между иностранными портами с ежегодным объемом более 5 миллионов тонн. Это позволяет компании сохранять лидерские позиции на российском рынке перевозок «река-море» и европейском рынке short sea.

Спецвыпуск подготовили Галина ОВЕЧКИНА, Александр ПЕТРОВ, Екатерина РЕВЕНКО. Графика Марины ЗУЕВОЙ. Фото Владимира ЮЖАКОВА и предоставленные ПАО «СЗП»

Главный редактор — А. П. РАЙНИЧ

Газета распространяется в областях и республиках Центрального, Северо-Западного, Южного и Приволжского федеральных округов России.

Газета зарегистрирована в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Рег. ПИ № ФС77-67430, от 13 октября 2016 года.

УЧРЕДИТЕЛЬ: ООО «В. Н. Проспект».

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «В. Н. Проспект».

Адрес редакции и издателя: 603001, Нижний Новгород, пл. Маркина, 15а. Телефон/факс (831) 296-01-13. E-mail: bigvolga@volgafлот.com

По вопросам размещения рекламы и распространения газеты обращаться по тел. 296-01-13.

E-mail: kodanina@volgafлот.com. Цена договорная. Подписной индекс 19268.



16+

Отпечатано в ЗАО «Прайм Принт» г. Нижний Новгород. Подписано в печать 11.09.2017 г. Заказ 9451. Тираж 1 000 экз.

Передача материалов, опубликованных в «Волго-Невском Проспекте», — только с разрешения редакции. Компьютерный набор и верстка редакции «Волго-Невский Проспект». При подготовке материалов газеты использованы ресурсы Интернет. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет. Материалы под рубрикой «На волне успеха» и отмеченные © — на правах рекламы.