



Морской флот отечественных компаний

Общая численность морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2021 года составила 1446 судов суммарным дедвейтом около 23,1 млн т.

Более половины тоннажа (62,2%) приходится на суда, эксплуатируемые под иностранными флагами – 255 судов общим дедвейтом 14,4 млн т. Из них сухогрузных – 116 суммарным дедвейтом 2,1 млн т, наливных – 139 общим дедвейтом 12,3 млн т (рис. 1-2).

Флот под флагом России составил 1191 судно общим дедвейтом 8,7 млн т, из них сухогрузных – 786 суммарным дедвейтом 4,1 млн т, наливных – 346 общим дедвейтом 4,6 млн т.

Вид флота	Флаг России	Иностранный флаг
	1191 судно общим дедвейтом 8,7 млн т	255 судов общим дедвейтом 14,4 млн т
Сухогрузный	786 судов общим дедвейтом 4,1 млн т	116 судов общим дедвейтом 2,1 млн т
Наливной	346 судов общим дедвейтом 4,6 млн т	139 судов общим дедвейтом 12,3 млн т

Рис. 1. Наличие морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года

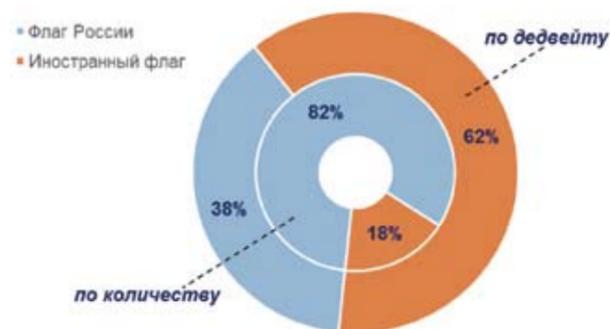


Рис. 2. Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года

Структура флота

Сложившаяся за последние 10 лет структура флота по месту регистрации остается неизменной. Основная доля современного крупнотоннажного наливного флота российских судовладельцев зарегистрирована под иностранными флагами. Исключение составляют лишь суда, осуществляющие перевозки нефти в Арктическом регионе. В структуре флота под флагом России преобладают сухогрузы «река-море» плавания (рис. 3). Значительный объем по дедвейту в наливном флоте занимают крупнотоннажные танкеры, используемые в качестве накопителей в Кольском заливе (Мурманск) и на рейде порта Кавказ.

Крупнейшими компаниями, эксплуатирующими флот под флагом России, являются ГК ПАО «Совкомфлот» (9 судов суммарным дедвейтом 524 тыс. т) и АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (87 судов суммарным дедвейтом 480 тыс. т).

После объединения судоходных активов ООО «В.Ф. Танкер» и ПАО «Северо-Западное пароходство» судоходная компания «Волжское пароходство» стала крупнейшим в России оператором флота «река-море» плавания.

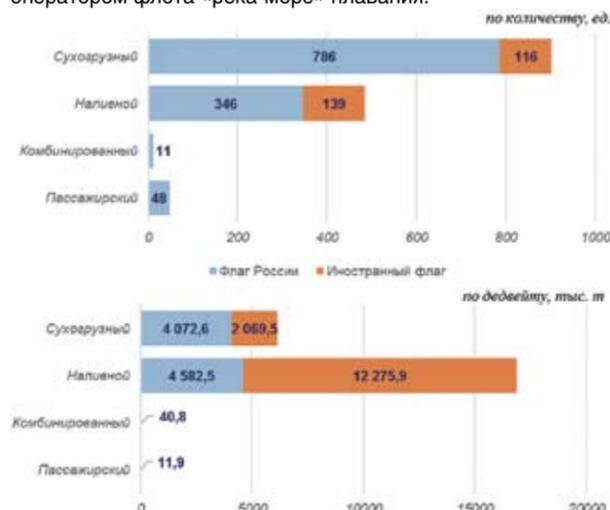


Рис. 3. Структура морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года

Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией, составляет 15,9 лет (рис. 4), при этом средний возраст судов под флагом России – 20,3 лет, а судов под иностранными флагами – 13,2 лет. Наиболее молодым является наливной флот.

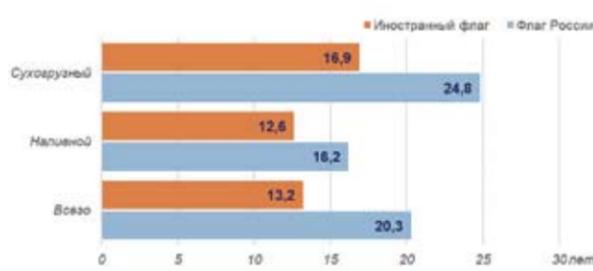


Рис. 4. Средний возраст морского транспортного флота, контролируемого Россией на начало 2021 года

Пополнение флота

За последние десять лет российские судовладельцы получили 257 новых морских транспортных судов общим дедвейтом 5,5 млн т (рис. 5).

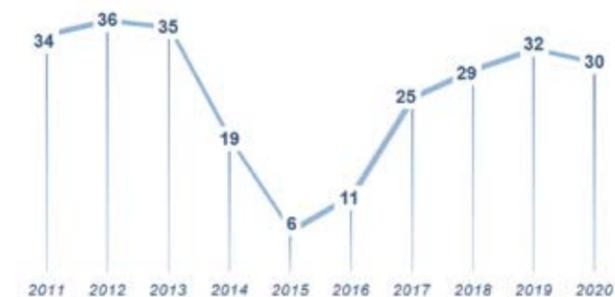


Рис. 5. Динамика поставок морских транспортных судов для отечественных судовладельцев в период 2011-2020 годов (по количеству)

Таблица 1. Перечень и основные характеристики морских транспортных судов, принятых в эксплуатацию в 2020 году

Назначение и проект	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м (река/море)	Дедвейт, т (река/море)
Универсальные сухогрузные суда					
Сухогрузное судно «река-море» плавания проекта RSD59 дедвейтом 8 тыс. т	«Пола Агата», «Пола Алексия», «Пола Анастасия», «Пола Варвара», «Пола Марина», «Пола Мария», «Пола Миропия», «Пола Ярослава», «Петротранс-5901», «Петротранс-5902», «Петротранс-5903», «Петротранс-5904», «Петротранс-5905», «Астрол-1», «Астрол-2», «Альфа Атлант», «Альфа Меркурий»	140,9	17,0	3,6/4,7	5320/8144
Сухогрузное судно «река-море» плавания дедвейтом 9 тыс. т	«Камилла»	141,0	17,0	3,6/5,3	5160/9330
Сухогрузное судно «река-море» дедвейтом 8 тыс. т	«Алиса В», «Екатерина», «Лидия В»	140,9	16,8	3,6/4,7	5200/7867
Всего 21 судно общим дедвейтом 171,6 тыс. т					
Танкеры					
Нефтеналивное судно типа «Афрамекс» проекта 114К	«Владимир Мономах»	250,0	44,0	15,0	114 000
Нефтеналивное судно (продуктовоз-химовоз) «река-море» плавания проекта RST22TP	«Марлин»	140,0	16,8	3,6/4,6	4600/7000
Нефтеналивное судно (танкер-бункеровщик) проекта 00211В	«РН Приморье»	88,9	13,7	5,4	3100
Нефтеналивное судно (танкер-бункеровщик) дедвейтом 3 тыс. т	«Фотон»	82,2	13,0	5,0	2950
Всего 4 судна общим дедвейтом 126,1 тыс. т					
Газовозы					
Газовоз СПГ типа «Атлантикмакс» вместимостью 174,0 тыс. м ³	SCF La Perouse, SCF Barents	299,0	46,4	11,5	93 000
Всего 2 судна общим дедвейтом 185,9 тыс. т					
Пассажирские суда					
Скоростное пассажирское судно глиссирующего типа проекта А145 (150 чел.)	«Рахат»	34,6	6,8	0,7-1,2	16
Пассажирское судно (40 чел.)	«Диспетчер»	23,3	6,8	1,9	23
СВП Нептун-23 (20 чел.)	«Барс»	11,8	4,3	-	2
Всего 3 судна					
Итого 30 судов общим дедвейтом 483,2 тыс. т					

В 2020 году российские судовладельцы получили 30 новых морских и смешанного «река-море» плавания транспортных судов суммарным дедвейтом 483,3 тыс. т, из них доля судов, построенных на отечественных верфях, составила 73% (рис. 6).

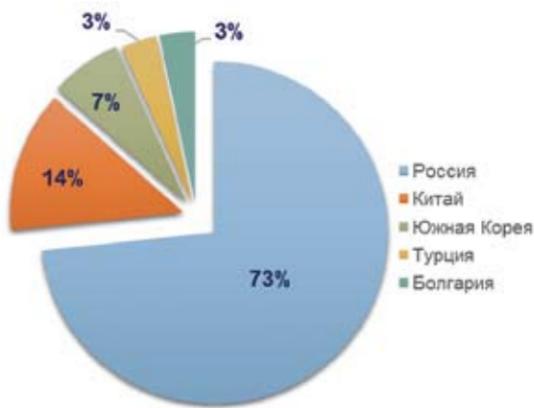


Рис. 6. Структура поставок морских транспортных судов по странам постройки

По сравнению с 2019 годом объемы поставок судов рассматриваемого типа незначительно снизились по количеству, отмечается небольшой спад по дедвейту (-70,7 тыс. т) (рис. 7).



Рис. 7. Поставки судов транспортного флота для отечественных судовладельцев в 2019-2020 годах

География судостроительных предприятий, сдавших в эксплуатацию морские транспортные суда в 2020 году для российских судовладельцев, на карте (рис. 8).

В 2020 году в структуре поставок судов по назначению преобладали: универсальные – 21 (70%), танкеры – 4 (13%), газовозы – 2 (7%), пассажирские – 3 новых судна (рис. 9).

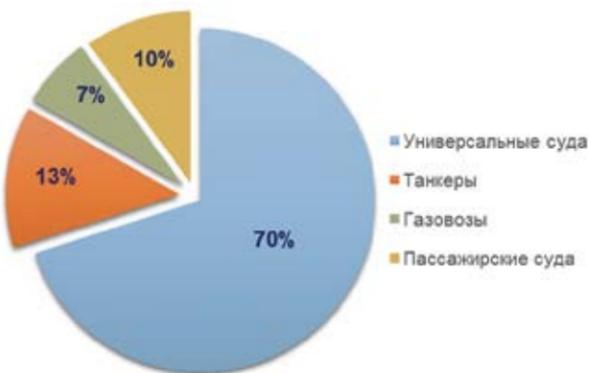


Рис. 9. Структура поставок морских транспортных судов по назначению за 2020 год

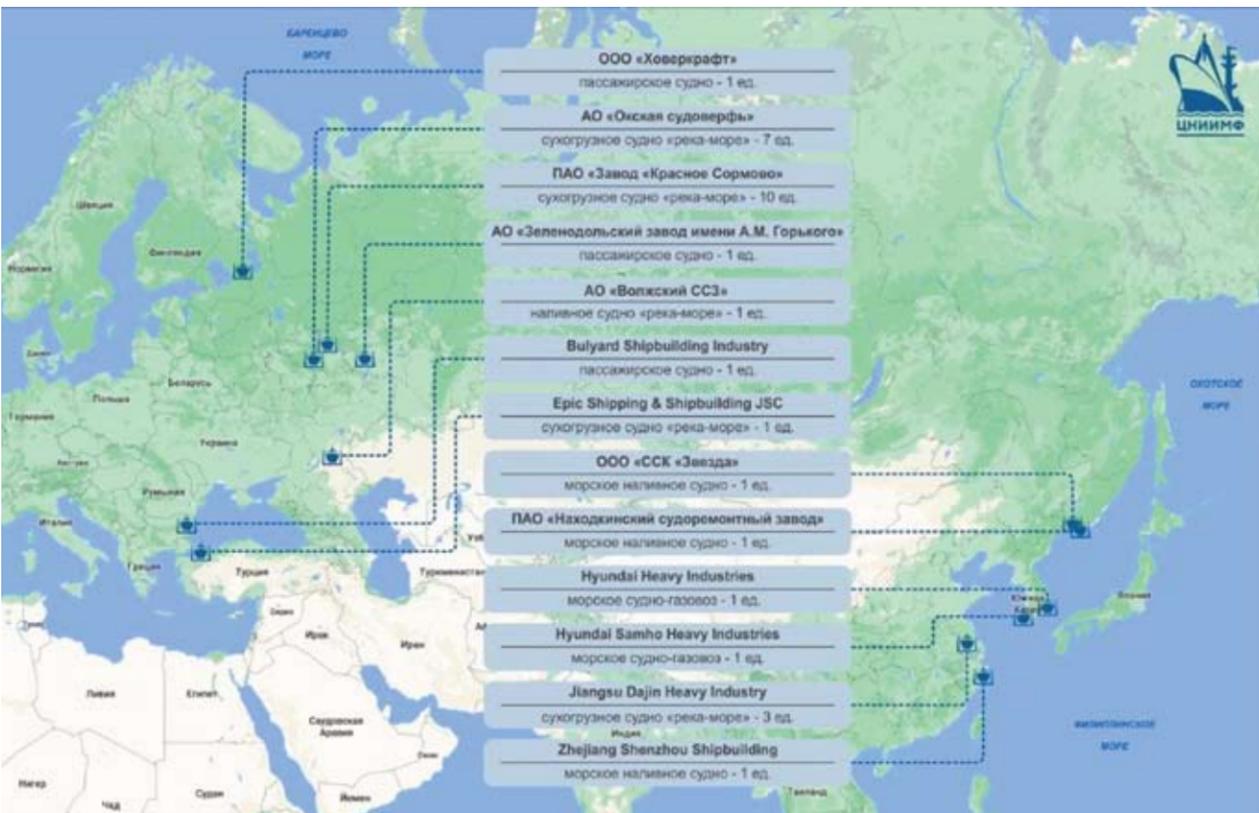


Рис. 8. География морского транспортного судостроения за 2020 год (для российских судовладельцев)

Все суда, пополнившие сухогрузный флот российских компаний в 2020 году, являлись судами смешанного «река-море» плавания. Наиболее востребованными стали проекты RSD59. В эксплуатацию было принято 17 судов.

Проект RSD59 – многоцелевое сухогрузное однопалубное судно «Волго-Дон макс» класса. Предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории В.

В 2020 году ПАО «Завод «Красное Сормово» передало заказчикам десять сухогрузов проекта RSD59, построенных по контрактам с ПАО «ГТЛК». Для судостроительной компании ООО «Пола Райз» сдано восемь судов (рис. 10), для ООО «Альфа» – два судна: «Альфа Меркурий» и «Альфа Атлант». Всего к началу 2021 года завод построил и передал заказчикам 22 сухогруза проекта RSD59. Верфь является лидером по количеству построенных судов проекта.

АО «Окская судостроительная верфь» за 2020 год сдало в эксплуатацию пять судов для ООО «ПетроТранс» (по трехстороннему контракту с ПАО «ГТЛК»), а также первые два судна в серии из десяти для ООО «СК «Астрол».



Рис. 10. Универсальное сухогрузное судно проекта RSD59 «Пола Ярослав»

Универсальное судно «Камилла» (рис. 11) проекта U-type является головным. Построено в Турции на верфи Epic Shipping & Shipbuilding JSC в сентябре 2020 года. Это инновационное многоцелевое судно класса «Волго-Дон макс» для морских и «река-море» перевозок, спроектированное по техническому заданию судостроительного подразделения ООО «МТ-Групп».

Суда данного проекта предназначены для перевозки проектных грузов и контейнеров, а также всех видов навалочных грузов. Инновационное судно имеет двойную бортовую обшивку, проходящую по всей длине и по всей высоте грузового трюма до верхней палубы. Эксплуатация возможна только в географических пределах летних зон.

Многоцелевые суда проекта U-type отличаются энергоэффективностью и техническими решениями: надстройка на носу, подходящая для перевозки негабаритных грузов, возможность перевозки с открытым трюмом, большой трюм с твиндеком и длиной более 70 м, контейнероёмкость более 500 TEU, увеличенная грузоподъемность, улучшенная гидродинамика и высокий уровень комфорта жилых помещений для экипажа.

Судно «Камилла» планируется использовать на перевозках в бассейнах Балтийского, Черного, Средиземного, Каспийского морей, а также по внутренним водным путям Российской Федерации.



Рис. 11. Универсальное сухогрузное судно «Камилла»

Сухогрузные суда «река-море» плавания дедвейтом 8 тыс. т имеют максимальный дедвейт для захода в донские порты. Контракт на строительство серии для ГК «Астон» был подписан в первой половине 2018 года. В настоящее время на верфи Jiangsu Dajin Heavy Industry в Китае построено четыре судна. Головное сдано в 2019 году. В 2020 году заказчику передано три судна: «Екатерина», «Лидия В» (рис. 12) и «Алиса В».

Всего новый флот «Астона» должен насчитывать 10 судов, причем к их строительству планируют привлекать как китайские, так и российские компании с использованием мощностей ростовских судостроителей. Ожидается, что новые суда позволят увеличить грузооборот группы, улучшить ее логистику, сократить издержки и расширить экспортные возможности.



Рис. 12. Универсальное сухогрузное судно «Лидия В»

В 2020 году газовый флот ПАО «Совкомфлот» пополнился первыми двумя судами в серии из трех, заказанных в 2018 году. Головное судно серии SCF La Perouse (рис. 13) было принято в состав флота компании в феврале, эксплуатируется по долгосрочному чартеру с концерном Total. Второй газовоз серии SCF Barents принят в сентябре, эксплуатируется по долгосрочному чартеру с Shell.

Газовозы строились в Южной Корее на верфях Hyundai Heavy Industries и Hyundai Samho Heavy. Это суда нового поколения, построенные в соответствии с современными нормами экологичности и энергоэффективности, расход топлива значительно снижен по сравнению с судами предыдущего поколения. Газовозы оснащены низкооборотными трехтопливными дизельными двигателями с прямым приводом на винт. Также на судах установлена система частичного повторного сжижения отпарного газа, что крайне важно при транспортировке СПГ на дальние расстояния для сохранения контрактного состава газа. Грузоёмкость танкеров – 174 тыс. м³ СПГ.



Рис. 13. Танкер-газовоз СПГ SCF La Perouse

Прошедший год ознаменован сдачей в эксплуатацию первого российского нефтеналивного танкера типа «Афрамекс» – «Владимир Мономах» (рис. 14). Судно является головным, заказчик – АО «Роснефтефлот». Судно построено на ООО «ССК «Звезда» при участии судостроительной компании Hyundai Samho Heavy. Строительство танкера велось с 2018 года. Технически сложные носовая и кормовая секции построены на зарубежной верфи. Секции доставлены морским путем на российскую верфь, где были собраны только грузовые секции танкера.

Полная локализация производства танкеров типа «Афрамекс» проекта 114К, как ожидается, произойдет не раньше 2024-2025 годов. В настоящий момент в портфеле заказов комплекса «Звезда» находится 11 танкеров данного типа.

Танкеры проекта 114К спроектированы с соблюдением высоких стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе. МВР



Рис. 14. Нефтеналивный танкер типа «Афрамекс» «Владимир Мономах»