Навигация – 2022: как влияют зарубежные санкции на судоходство

Тематика: **Транспорт**
Статьи и исследования

Дата публикации: 11.07.2022

Дата мероприятия / события: 11.07.2022

г. Москва

Возможности речных артерий в транспортной логистике России используют лишь на пять процентов. Сдерживают потенциал развития внутренних водных путей давние проблемы береговой инфраструктуры, возрастного речного флота. В этом году добавилась новые трудности – зависимость от импортного оборудования и комплектующих. Речная навигация нынешнего сезона стартовала и продолжается в непростых экономических условиях. О текущих тенденциях и перспективах отечественного судостроения, судоходства и судовой навигации рассказал эксперт Алексей Мигалин («НавМарин»).

В нынешнюю навигацию мы вошли без зарубежных электронных навигационных карт (ЭНК), судоходство по морским путям без них невозможно. Произошло это, потому что британская компания "Регистр Ллойда" прекратила в России поддержку картографического сервиса. Без поддержки остались старые навигационные системы, построенные на Windows. Однако эта навигация пройдет без ощутимых проблем, потому что закупки провели еще в 2021 году, а первые проблемы появились на последней стадии подготовки в феврале-марте.

Компания «НавМарин» тоже зависит от импорта. Продукты разрабатываем в России, но пока производим в Китае. На 100% удалось локализовать бюджетный навигационный приемник ГЛОНАСС/GPS "GAMMA-10". Бельгийские и китайские чипсеты, сроки доставки которых выросли, заменили на продукцию ижевского радиозавода и московского НИИ микроэлектронной аппаратуры "Прогресс". Пластиковый корпус делают в Московской области, печатные платы монтируют в Красноярске. Производители в Тайване сейчас не отгружают промышленные компьютеры в Россию. В нашей стране выпускают для Минобороны компьютеры с набором ненужных характеристик в гражданской технике (они выдерживают перегрузки с ускорением 4g, работают в минус 40 градусов на мостике). Стоимость такого отечественного компьютера в разы превосходит цену программно-аппаратного комплекса. Ни один речник не станет переплачивать за него. Поэтому мы ищем обходные пути для заказов из Тайваня.

В речной навигации иная ситуация. По правилам российского речного регистра использование электронных картографических систем пока не является обязательным на внутренних водных путях, многие речники ходят по бумажным атласам. При этом допускаются только государственные электронные навигационные карты. Минтранс РФ как раз завершил оцифровку данных почти всех судоходных рек России и создал коллекцию государственных ЭНК на внутренних водных путях РФ. На морскую зону есть коллекция ЭНК управления навигации и океанографии министерства обороны России, которая покрывает океанскую зону и экономическую зону нашей страны. Например, «НавМарин» уже выпустил линейки электронных картографических систем Voyager, работающих под управлением операционной системы Linux и использующих государственные ЭНК, на которые уже никакие санкции не распространятся.

Обеспокоенность населения состоянием речных судов вполне понятна - российский флот довольно возрастной. Самые старые пассажирские суда на реках страны — это двухпалубные теплоходы «Ом», которые выпускали с 1951 по 1968 год, самые старые грузовые суда выпущены в 1970–1980-е годы, а последнее пассажирское круизное судно построили в Советском Союзе в 1986 году. Поэтому ежегодно российский речной регистр с особой тщательностью инспектирует речной транспорт. Требования жесткие: проверяют допуски в силовых установках, электропроводке, топливной системе, узлы и агрегаты. Каждый капитан заинтересован в допуске своего судна к работе, а потому поддерживает его в исправном состоянии.

Два года назад в России построили круизный лайнер «Мустай Карим» - впервые за несколько десятилетий. А разработали этот проект PV300 в морском инженерном бюро в Санкт-Петербурге – с 1990-х годов российские конструкторы и инженеры значительно преуспели. Судостроение в России развивается непросто. Но грузовой

транспорт обновляется, строятся нефтеналивные суда, выпускают буксиры-толкачи, сухогрузы, баржи. Сейчас приняты правительственные программы в сфере пассажирского судостроения, в них вовлечена Объединенная судостроительная корпорация.

Уже сегодня нашлась замена импортным судовым маслам для пассажирского речного транспорта: на рынке появилось инновационное российское масло Cupper с высоким содержанием меди. Оно обеспечивает прекрасные эксплуатационные характеристики, а самое главное, экономию топлива и экологичность выхлопа. Доля импортных комплектующих в отечественном речном судоходстве достигает до 40 процентов. Дефицит с запчастями будет ощутим в будущем у скоростных судов, на которых стоят силовые установки MAN и Volvo Penta. Отечественная промышленность не выпускает силовые установки для скоростных пассажирских судов. Для их ремонта придется искать пути поставок запчастей, заменить неоригинальными деталями практически невозможно. К тому же в отрасли используют иностранное сварочное оборудование и импортные раскроечные станки, для них требуются зарубежные комплектующие и расходные материалы.

Надо сказать, далеко не все современные разработки в судостроении в ближайшие годы будут иметь успех. Будущее судов на сжиженном природном газе туманно – такой транспорт требует четкого соблюдения правил безопасности при эксплуатации силовых установок, а также создания заправочной инфраструктуры. Быстрые изменения речных русел, отсутствие зарегулированной среды и береговой инфраструктуры сдерживают развитие водных беспилотников. Напротив, хорошие перспективы у скоростного речного судоходства: Центральное конструкторское бюро им. Ростислава Алексеева получает множество заказав на производство бюджетных судов на подводных крыльях «Валдай». На этих судах устанавливается радионавигационное оборудование нашего предприятия. В тренде сейчас проекты ярославской компании Paritetboat. Она доводит до совершенства металлические поверхности корпуса с помощью энергии направленного взрыва и выпускает алюминиевые суда, яхты с прозрачным дном, больше похожие на космический корабль и популярные в Арабских Эмиратах.

Меняющаяся экономическая ситуация задает новые тенденции во внутреннем судоходстве России. Для развития навигации и судостроения в стране необходимо решать вопросы закупки оборудования, восстанавливать отечественную школу инженеров микропроцессорной электроники. Кроме того, производителям навигационного оборудования и специализированного ПО из-за длинных сроков производства требуются кредиты с отсроченной датой погашения. Сегодня возможности рек транспортники используют лишь на пять процентов из-за высоких тарифов на перевозку и неразвитой береговой инфраструктуры. В новых условиях России необходимо увеличить пропускную способность внутренних водных путей. Эту задачу поставил президент России в 2016 году. Кроме того, стоит задача увеличения грузооборота и по морским путям. Это возможно осуществить за счет ресурсов Каспийского, Черного моря, Северного морского пути в комплексе с Байкало-амурской магистралью. К тому же у нашей страны самый крупный ледокольный атомный флот в мире – из 6 ледоколов, еще два сдадут в 2024 году.

Справка: Алексей Анатольевич Мигалин— генеральный директор ООО «НавМарин», компании-производителя и поставщика систем навигации и радиосвязи для морских и речных судов. Член научно-технического совета российского морского регистра судоходства и российского речного регистра, член рабочей группы по импортозамещению в радиоэлектронике «Навигационные приборы».

Постоянная ссылка на материал: http://smi2go.ru/publications/145169/