

УДП: Вперше за тривалий час УДП розпочинає будівництво флоту

Про це повідомляється в офіційній інформації про діяльність ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» у Telegram.

На Кілійському СБСРЗ триває підготовка до створення нового несамохідного судна з використанням конструкцій суден-донорів. На сліп підняті два перших ліхтера (різновид баржі) які виступають донорами. Визначені дефекти, розпочався ремонт із заміною металу.

Технологія будівництва барж типу SLG з ліхтерів-донорів не нова. Після розвалу ще радянської системи ліхтерних перевезень сотні ліхтерів залишились незатребуваними, оскільки використання цих невеличких суден довжиною лише 40 метрів у якості річкових барж економічно недоцільне.

Але на основі ліхтерів можна створювати справжні баржі з великою вантажопідйомністю. Нове судно будується шляхом конверсії – стикування двох ліхтерів через вставку, що вирізається із третього ліхтера.

Перші баржі з ліхтерів (усього 18 одиниць) проекту UDP SL були побудовані у 1998-2000 роках. Проект розроблений спільно Кілійським заводом та Морським інженерним бюро.

У 2001 – 2005 роках було побудовано ще 20 барж на основі вже удосконаленого проекту UDP SLG, також розробленого КСБСРЗ та МІБ.

Довжина баржі SLG – 76,5 м, осадка – 3,1 м, вантажопідйомність – 2200 т.

Тривалий час будівництво не проводилося. У 2017 році запланували зробити ще 40 суден, проте у підсумку Кілійській завод виготовив лише дві баржі SLG-21 та SLG-22, побудовані за проектом ТОВ «ГРАНД ІНЖИНІРИНГ».

Наразі в УДП залишилося 86 ліхтерів. Частина здається в оренду

у якості так званих «проставок» між суднами та причалом. Але більшість гниє, витягуючи з УДП кошти, які ми сплачуємо за якірний збір, або витрачаємо на аварійні ремонти.

Плануємо у найближчі 2-3 роки повністю закрити питання ліхтерів: всі судна, які ще перебувають у задовільному технічному стані будуть «перетворені» на баржі. УДП має отримати ще 5-6 баржевих караванів.

Звісно, конверсія має певні недоліки.

ліхтери побудовані у 1960-1980 роках минулого сторіччя, тобто SLG баржі приречені на періодичні капітальні ремонти

більш складна специфіка управління SLG баржами, що вимагає майстерності від судноводіїв

Але є і переваги:

на порядок нижча ціна будівництва порівняно з новим судном
більша вантажопідйомність, що дає можливість перевозити більший обсяг певних категорій вантажів

Економічні розрахунки, проведені нашими аналітиками, свідчать, що інвестиції у будівництво SLG барж є абсолютно виправданими. Тим більше, що конверсію ми проводимо на власному виробництві. Перші SLG баржі нової серії планується побудувати на базі оновленого проекту, який не передбачає суттєвих відмінностей. Одночасно готуємося замовити проект для баржі SLG+ з покращеними характеристиками, які зможуть використовуватись у морський 12- мильній зоні. Подивимось, чи вистачить технічного ресурсу радянських ліхтерів для створення суден такого класу.

Як швидко зможемо реалізувати програму?

Питання залежить не від нашого бажання, а від можливостей Кілійського СБСРЗ. Модернізації заводу багато років не приділялося уваги. Лише минулого року ми розпочали закуповувати сучасне обладнання, створили власну малярну ділянку (раніше малярні послуги замовляли у зовнішніх виконавців, що не гарантувало ані якості, ані дотримання термінів), забезпечили підприємство якісними матеріалами. Штат заводу збільшився з 220 до 280 співробітників.

Але одразу все не виправити. Зокрема, одне з «вузьких місць» КСБСРЗ – це обмежена потужність сліпу, який вже давно потребує

капітального ремонту. З цієї причини максимальні можливі темпи будівництва – дві нових баржі за три місяці. Адже завод завантажений ще і плановими ремонтами флоту.

Проект модернізації заводського сліпу вже розглядається. Розширення його території – це три додаткових стапельних місця. Що дало б можливість за два роки виконати програму будівництва SLG барж.

Наскільки швидко можна провести модернізацію сліпу? Робимо все, щоб процес рухався без затримок. Проте ми державне підприємство, яке має дотримуватись відповідних процедур. До речі, крім технічних питань доводиться вирішувати і правові, які залишились нам у «спадок» від попередників.

УДП офіційно: Так чи інакше, будівництво нових барж вже фактично стартувало. Як я вже зазначив, два перші ліхтери вже готуються до «нового життя», ще 7 ліхтерів відібрані для перебудови і з часом також перемістяться на завод.