



## Уникальность концепта типа «OptiMax» для российского рынка

Новое судно данного проекта отличается от существующих на рынке судов в сухогрузном сегменте «река-море» плавания.

Прежде всего необходимо отметить, что для сравнения будет использован крайне ограниченный (в силу «слабости» рынка предложений тоннажа) ряд проектов сопоставимых по технико-эксплуатационным параметрам судов, а именно:

1. Судно-пионер «советского периода» – тип «Сормовский», с него началась история становления и развития «река-море» перевозок в СССР, построено более 110 штук в период с 1971 по 1990 годы.
2. Базовое современное судно проекта «RSD-59», серийная постройка с 2013 года по настоящее время, всего в эксплуатации около 60 единиц, предполагается и далее продолжать серийное строительство судов на различных предприятиях ОСК.

Основное отличие – иные технические решения, положенные в основу концепта судна на стадии проектирования, которые ему обеспечат высокоэффективную коммерческую эксплуатацию на базе низкой стоимости постройки и минимальных расходов текущей эксплуатации.

Нам удалось соединить успешный опыт эксплуатации судов типа «Сормовский» с передовыми инженерными новациями в проектировании судов и судостроении.

Особенность проектирования судов в этом сегменте заключается в поиске баланса между мореходностью и приспособленностью к работе в условиях речного мелководья и льда, универсальности в перевозках традиционного спектра товаров российского экспорта и узкая специализация по перевозке контейнеров / проектных грузов. И все это – при заданных максимальных размерениях судна и нормировании валовой вместимости.

Прямое сравнение концепта «OptiMax» с судном проекта «RSD-59» показывает, что при одинаковых габаритных размерениях, они отличаются прежде всего функциональностью, причем первый

максимально адаптирован для работы в реке в рабочем диапазоне осадок 3,00-3,60 метра в сочетании с оптимально требуемой мореходностью.

Пониженный район морской эксплуатации концепта «OptiMax» покрывает порты назначения традиционного российского экспорта массовых грузов, порты восточной части Средиземного и Каспийского морей.

Второй тип – судно проекта RSD-59, максимально приспособлено для работы в любых прибрежных морях, с возможностью транзитного перехода через внутренние водные пути РФ.

В условиях ограниченного предложения тоннажа «река-море», можно сделать вывод, что они не конкурируют, а дополняют друг друга, в разных сегментах общего рынка.

Уникальность проекта (в значении исключительная особенность) судна типа «OptiMax» заключается в сочетании технико-эксплуатационных характеристик судна, которые обеспечивают ему исключительно эффективную коммерческую эксплуатацию на международных линиях из речных портов Европейской части РФ (в рабочем диапазоне действующих глубин в реке 3,00-3,60 метра) в морские порты Каспийского и восточной части Средиземного морей.

Эта эффективность обеспечивается:

- большей грузоподъемностью судна на осадку 3,60 в реке ( в сравнения с RSD-59, плюс 520 тонн);
- большей контейнерной вместимостью (в сравнении с RSD-59, плюс 240 шт TEU);
- меньшим расходом топлива (за счет установки главных двигателей с пониженной мощностью при винтах большего диаметра);
- за счет изменения конструкции корпуса, нам удалось добиться снижения валовой вместимости судна до уровня 4999, что обеспечивает уменьшение портовых сборов на 25% (в сравнении с RSD-59, минус GT1681);
- существенно снижены расходы на постройку судна, за счет снижения металлоемкости (в сравнении с RSD-59, минус 520 тонн);

Далее необходимо отметить, что в летнее время у судов проекта RSD-59 и «OptiMax» разная грузовая база и несмотря на значительное количество судов проекта RSD-59 в эксплуатации, их практически не встретить в реке, где суда потенциально (но не везде фактически) могут грузиться на максимальную осадку 3,60 метра.

Причина экономическая, суда проекта RSD-59 показывают расчетную эффективность при полной осадке 4,7 метра.

Суда проекта «OptiMax», на речную осадку 3,60 метра, при дедвейте 5850 тонн имеют расчетную эффективность.

Необходимо добавить, что транспортных судов с таким дедвейтом на осадку 3,60 метра на водных путях Российской Федерации нет.

Это позволит использовать именно этот тип судна в реке, где новых судов проекта RSD-59 практически нет, а судов других проектов в РФ массово не строят.

Зимой грузовая база в целом общая: порты погрузки Ростов-Аксай-Таганрог-Азов-Ейск-Темрюк и Астрахань-Оля-Махачкала, однако фактор осадки определяющий, судно проекта «OptiMax» будет выбирать те порты погрузки, где сможет грузиться на максимальную осадку 3,80 метра, например порты Ростов-Аксай, в отличие от судов RSD-59, которые при всех прочих равных обстоятельствах, выберут более глубоководные порты погрузки, например, Таганрог или Новороссийск.

Все это подтверждает высокую конкурентоспособность выбранных технических решений по судну проекта «OptiMax» в сравнении с судами проекта RSD-59 в реке на осадку 3,60 м и в мелководных портах Азовского и Каспийского морей с осадками менее 4,00 метров.

Руководитель проекта «OptiMax»

Быковский А.А.

Контактный телефон: 921 9624012

Почта: [info@optimax-logistics.com](mailto:info@optimax-logistics.com)