



исх. № 1992 от 17.11.2021 г.  
на № 20/09/2021-БЭФ

Экологическая ассоциация «Байкальское  
содружество»  
Председателю  
Г-же Е.Н. Удереvской

Уважаемая Екатерина Николаевна!

На Ваше письмо (исх. № 20/09/2021-БЭФ) от 22.10.2021 г. сообщаем следующее:

АО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (далее – АО «ВСРП», пароходство) является крупнейшим предприятием внутреннего водного транспорта Восточной Сибири, одним из основных перевозчиков пассажиров и грузов в районах бассейна реки Ангара и озера Байкал Иркутской области, а также единственным предприятием, осуществляющим лицензируемые перевозки пассажиров рейсовым водным транспортом в городе Иркутске и обеспечивающим пассажирское сообщение с отдаленными населенными пунктами Иркутской области. Обладая полным комплексом ресурсов и имущества, необходимого для оказания услуг по основным видам деятельности, АО «ВСРП» занимает важное место в обслуживании лесопромышленных комплексов, строительной индустрии Приангарья, развитии туризма на озере Байкал, в области развития инфраструктуры водного транспорта Иркутской области. АО «ВСРП» обладает самым мощным в Восточно-Сибирском регионе флотом и собственными судоремонтными базами.

Основными направлениями деятельности являются:

- Перевозка грузов по акватории реки Ангара на участке от г. Иркутска до Братского водохранилища в объеме около 800 тыс. тонн в год с суммарным грузооборотом около 100 млн. т.км. в год в несамоходных баржах и в плотях буксирным флотом в количестве 7 единиц;
- Осуществление погрузо-разгрузочных работ в акватории реки Ангара на участке от г. Иркутска до Братского водохранилища с использованием плавучих кранов в количестве 7 единиц, а также береговых порталных кранов в портах Свирск, Иркутск.
- Перевозка грузов по акватории озера Байкал в объеме около 10 тыс. тонн в год с суммарным грузооборотом около 800 тыс. т.км в год в несамоходных баржах буксирным флотом в количестве 2 единицы;
- Осуществление погрузо-разгрузочных работ в акватории озера Байкал с использованием плавучего крана.
- Обслуживание паромных переправ в акватории реки Ангара (переправы Балаганск-Игжей и Свирск-Каменка) с использованием 2-х грузопассажирских паромов.
- Обслуживание паромной переправы МРС-Ольхон с использованием 3-х грузопассажирских паромов.
- Обслуживание паромной переправы порт Байкал-Листвянка с использованием грузопассажирского парома.
- Перевозка пассажиров по линии Иркутск-Братск в объеме около 12 тыс. пассажиров в год с использованием 2 судов на подводных крыльях типа Метеор;
- Перевозка пассажиров по маршрутам в акватории озера Байкал в объеме около 30 тыс. пассажиров в год с использованием 4 судов различного типа;
- Организация прогулочных рейсов в черте города Иркутск в объеме около 16 тыс. пассажиров с использованием 3 прогулочных судов;
- Организация круизных, а так же прогулочных рейсов по озеру Байкал на 3 круизных теплоходах и 1 прогулочном судне;

Общее количество флота, вводимого в эксплуатацию, составляет около 30 единиц самоходного флота, без учета несамоходных барж, плавучих кранов и прочего обслуживающего и стоечного флота.



При этом предприятие имеет возможность увеличить количество флота при росте спроса на грузовые и пассажирские перевозки путем восстановления и капитального ремонта имеющегося самоходного и несамоходного флота. Однако ввиду возраста судов (для пассажирских более 30 лет, для грузового более 40 лет) налицо устаревание флота, как в физическом плане, так и в моральном с точки зрения несоответствия его современным требованиям для оказания качественных услуг.

Наиболее критичным в плане устаревания флота является использование главных двигателей 30-40-х годов разработки. На текущий момент их эксплуатация сопровождается частыми поломками и отсутствием на рынке качественных запасных частей, необходимостью поддержания запаса резервных двигателей на складах и ввода резервных пассажирских теплоходов для недопущения срывов регулярных пассажирских рейсов по техническим причинам.

При этом устаревание самого грузового флота не является критичным фактором, однако является определенным ограничением для развития грузовых перевозок. В частности, непостоянные уровни воды в акватории р.Ангара, и соответственно скорость течения затрудняют планирование эксплуатации флота. При изменении данных параметров проявляются либо факторы недостаточности глубины судового хода при достаточно большой осадке буксирного флота и несамоходных барж с учетом их загрузки, либо недостаточности мощности флота при повышении уровня. При этом предприятие ведет работу по планомерному обновлению флота в части его ремоторизации, в том числе с увеличением валовой мощности.

Вместе с тем устаревание пассажирского флота является более критичным по причине высокой стоимости двигателей при крайне непродолжительном периоде навигационного периода и еще менее продолжительном периоде высокого спроса на услуги перевозки водным транспортом (июль-август), что приводит к отсутствию окупаемости таких вложений.

Вторым важным фактором, сдерживающим развитие водных перевозок, является инфраструктурные ограничения. Под инфраструктурными ограничениями АО ВСРП подразумевает:

1. Отсутствие причальной инфраструктуры общего пользования, соответствующей всем требованиям технических регламентов, транспортной безопасности, а так же требованиям для обслуживания судов и пассажиров. Износ многих имеющихся гидротехнических сооружений приближается к 100%. В акватории озера Байкал в местах причаливания судов для посадки/высадки пассажиров не имеется ни одного речного вокзала для обслуживания пассажиров за пределами города Иркутска для оказания даже минимального перечня услуг: ожидание теплохода, продажа билетов, информационное обеспечение, комнаты матери и ребенка, камеры хранения ручной клади и багажа, базовые санитарное-гигиенические услуги. Отсутствие причальных сооружений накладывает серьезные ограничения по осадке теплоходов, возможности их подхода для посадки/высадки пассажиров. Данное ограничение предполагает либо использование судов с небольшой осадкой (как правило такие суда не удовлетворяют требованиям по скорости хода ввиду существенного расстояния между остановочными пунктами), либо использование в качестве причальных сооружений стоечных барж.

При прочих равных условиях оптимальным с точки зрения мореходных качеств, скорости хода, комфорта пассажиров, а так же расхода топлива являлось бы использование судов на подводных крыльях. Однако в сложившихся условиях использование его на озере Байкал крайне ограничено ввиду отсутствия качественной причальной инфраструктуры.

2. Отсутствие обслуживающей инфраструктуры для bunkеровки судов топливом и смазочными материалами, пополнения запасов чистой питьевой воды, сдачи сточных, подсланневых вод, твердого бытового мусора на всей акватории озера Байкал. Данные ограничения накладывают дополнительные требования к судам по запасам, соответствующим емкостям судовых систем, выступают основным ограничителем при формировании программ перевозок и круизных рейсов, которые формируются исходя из предпосылок невозможности пополнения запасов и опустошения цистерн нигде в течение рейса.
3. Отсутствие инфраструктуры для применения передовых технологий в области строительства и эксплуатации водного транспорта, в частности отсутствие инфраструктуры для использования газомоторного и/или водородного топлива.



Для обновления флота на озере Байкал с учетом имеющихся инфраструктурных ограничений и отсутствия каких-либо планов по строительству современных причальных сооружений на всех государственных уровнях, АО ВСРП ведет работу по строительству нового скоростного пассажирского флота с малой осадкой и возможностью подхода к необорудованному берегу. На первом этапе планирует в навигацию 2023 г. запустить 2 ед. пассажирских судов нового проекта HSC150B с возможностью подхода к необорудованному берегу. Таким образом общая пассажироемкость пассажирского флота АО ВСРП на Байкале увеличится более чем на 80% от текущего уровня. При этом общая потребность судов данного проекта для озера Байкал оценивается АО ВСРП в количестве не менее 6 единиц при текущем уровне развития туристической отрасли региона.

Строительство судов планируется проводить собственными силами парходства. АО ВСРП обладает всеми необходимыми производственными площадями для организации работ по строительству и обстройке судна, спуска на воду, допусками РРР, квалифицированными кадрами, материально-технической базой для производства работ, а также необходимым опытом строительства судов как для собственной эксплуатации, так и по государственным заказам.

При этом производственные мощности предприятия по судостроению являются достаточными для организации прочих строительных проектов параллельно с собственным судостроением. В частности АО ВСРП готово выступить подрядчиком по реализации проекта по строительству «Эко-Корабля Байкала».

Головное(ые) судно(а) предприятие готово заложить на имеющихся производственных мощностях. В случае выхода проекта в серийное производство имеется возможность организовать сборочные цеха для такого строительства в п.Култук с организацией полного цикла судостроения.

С уважением,

Генеральный Директор  
Управляющей организации ПАО «ВСРП» -  
ООО УК «Истлэнд»

 Е.С. Летунова

