

Нефтяные танкеры

Нефтяные танкеры					
Класс	Длина м	Ширина м	Осадка	мин. дедвейт	макс. дедвейт
Seawaymax	226	24	7,92	10 000	60 000
Panamax	228,6	32,3	12,6	60 000	80 000
Aframax	253	44,2	11,6	80 000	120 000
Suezmax			16	120 000	200 000
VLCC (Malaccamax)	330	60	20	200 000	320 000
ULCC				320 000	550 000
FPSO					

Seawaymax



Термин «Seawaymax» относится к размерам судов, которые позволяют им проходить через канал Святого Лаврентия - название водного пути от Монреаля до озера Эри, включая канал Уэлленда и водный путь по Великим озерам из Атлантического океана в Великие озера в Северной Америке.

Панамах



«Панамакс» – танкеры грузоподъемностью 60-80 тыс. тонн, способные благодаря своим размерам проходить Панамский канал. Таких танкеров насчитывается около 415 единиц, используются они в зависимости от объемов торговых партий, как и более мелкие танкеры, число которых превышает 3400 единиц.

На сегодняшний день установлены следующие предельные размеры судов для прохода по каналу: длина - 294,1 м, ширина - 32,3 м, осадка - 12 м, высота от ватерлинии до самой высокой точки судна составляет 57,91 м. Типы судов «Панамах», как правило, имеют водоизмещение около 65000 тонн. Правила прохождения по Панамскому каналу изложены на 60 страницах журнала «Vessel Requirements N-1-2005».

Строительство большого числа такого типа судов создает некоторые проблемы водному пути. Суда размерами «Панамах» требуют высокой точности постановки в шлюзовых камерах, на что уходит больше времени. Кроме того, проводка судов выполняется только в дневное время.

Aframax



«Афрамакс» – танкеры грузоподъемностью 95-110 тыс. тонн, предназначенные для перевозок более умеренных партий в объеме 500-700 тыс. баррелей нефти. Судов такого типа насчитывается более 900 единиц, работают они на тех же направлениях, что и указанные выше группы танкеров, но в то же время их используют на более коротких маршрутах, например, из бассейна Карибского моря в США и в Европу, из Северной Европы в Великобританию, из Индонезии в Японию, внутри Средиземного моря, из Новороссийска и Финского залива (порт Приморск), от танкера-накопителя «Белокаменка» в Кольском заливе и др. Цена нового танкера данного класса составляет **\$55 млн.**

Термин образован из слов обозначающих систему уровня танкеров Average Freight Rate Assessment (AFRA). Суда размером «Aframax» это, как правило, нефтеналивные танкеры с дедвейтом от 80000 тонн до 120000 тонн. Танкеры этого типа широко эксплуатируются в бассейнах Черного моря, Северного моря, Карибского моря, Восточно-Китайского моря и Средиземного моря, так как каналы, проливы и порты, через которые страны-экспортеры не входящие в организацию ОПЕК транспортируют нефть и не способны принимать супертанкеры типа VLCC и ULCC.

Suezmax



«Суэцмакс» – танкеры грузоподъемностью около 150 тыс. тонн, вмещающие 1 млн баррелей нефти и способные по своим габаритам проходить Суэцкий канал. Таких судов в мире насчитывается около 490 единиц. Они используются, как правило, на тех же направлениях, что и VLCC, а также для перевозок из Нигерии и нефтепромыслов Северного моря в США и Южный Китай. Цена нового танкера этого класса составляет **\$65 млн.**

«Suezmax» является морским термином обозначающий крупный размер судна, способное с полной загрузкой проходить через Суэцкий канал, и исключительно связан с нефтяными танкерами. Так как Суэцкий канал не имеет шлюзов, единственным серьезным ограничивающим фактором является осадка (максимальная глубина судна ниже ватерлинии). В настоящее время глубина водного пути составляет 16 м. Максимальная высота судов ограничена высотой моста в канале, которая составляет 68 м. Небольшая часть судов ограничена и по ширине канала - максимально допустимая ширина судна составляет 70,1 м.

Суда с водоизмещением больше 150000 тонн и шире 46 м не могут пройти через Суэцкий канал, поэтому вынуждены продолжить свое морское путешествие, огибая мыс Доброй Надежды на юге Африканского континента.

VLCC (Very Large Crude Carrier)

VLCC (Very Large Crude Carrier) грузоподъемностью около 300 тыс. тонн, вмещающие 2 млн. баррелей нефти. Таких судов сейчас насчитывается 623 единицы, они используются в основном на перевозках из портов Ближнего Востока в США, Японию и Южную Корею. Цена нового танкера этого класса составляет **\$97 млн.**



В порту эмирата Фуджейра открылся первый в ОАЭ причал для крупнотоннажных танкеров класса VLCC (Very Large Crude Carrier), которые способны поднимать на борт до 2 млн баррелей нефти. Об этом сообщает эмиратское информационное агентство WAM, подчеркивая, что новый терминал – один из крупнейших в мире.

Танкеры VLCC (3-го класса) представляют собой суда водоизмещением от 200 тыс до 320 тыс тонн и осадкой до 21 метра. Специально для строительства причала фарватер в Оманском заливе был углублен до 26 метров. Причал в Фуджейре позволяет обеспечивать круглосуточное заполнение нефтью крупнотоннажных танкеров. Единственное ограничение: длина заходящих в порт судов не должна превышать 344 метра.

Порт Фуджейра находится в одноименном эмирате ОАЭ на берегу Оманского залива Индийского океана. Новый причал обошелся инвесторам в 650 млн дирхамов (около 175 млн долларов).

Судов типа VLCC (Very Large Crude Carrier) в мире сейчас насчитывается 623. Такие танкеры используются в основном для перевозки нефти из портов Ближнего Востока в США, Японию и Южную Корею. Цена нового танкера 3-го класса составляет под 100 млн долларов.

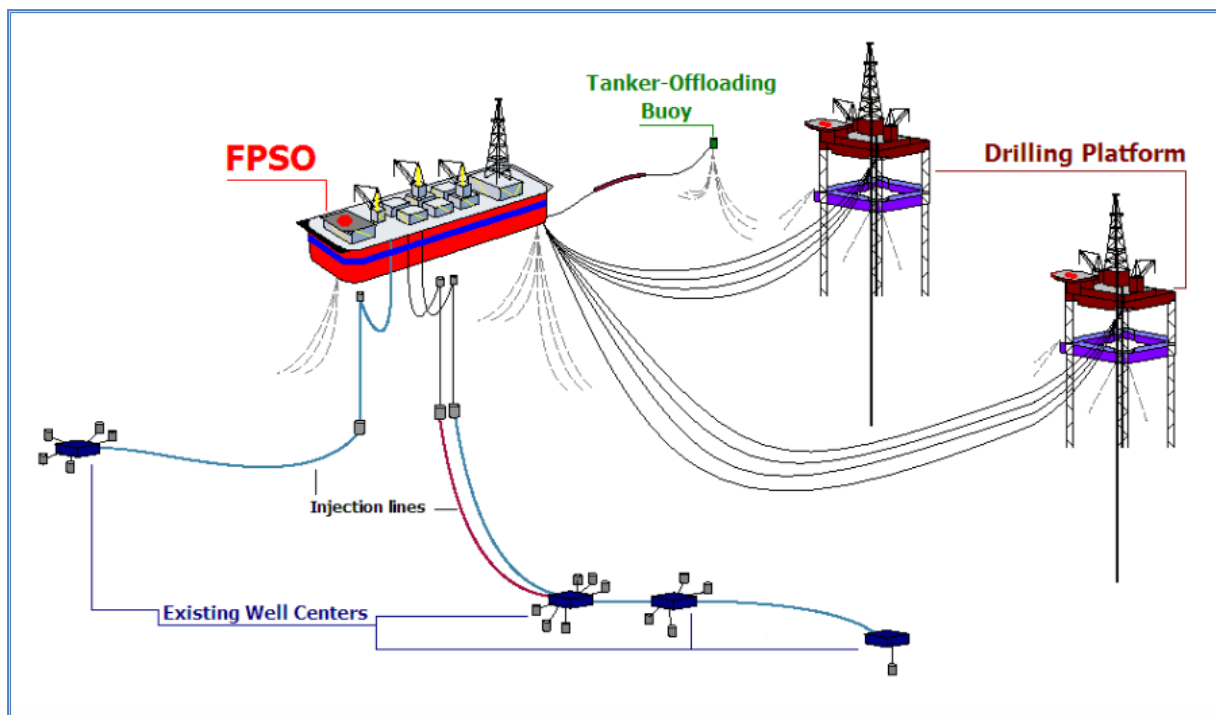
ULCC (Ultra Large Crude Carrier)



Одним из представителей такого класса морских судов являлся нефтеналивной танкер «Batillus». Это грузовое судно было создано, от начала до конца, по исходному проекту без дополнительной модернизации в ходе эксплуатации. Морской танкер с момента закладки был построен за 10 месяцев, и было израсходовано на строительство около 70000 тонн стали. Постройка владельцу обошлась в **130 миллионов долларов**.

FPSO (FLOATING PRODUCTION, STORAGE, AND OFFLOADING VESSEL)

СУДНО ДЛЯ ДОБЫЧИ, ХРАНЕНИЯ И ОТГРУЗКИ НЕФТИ



На сегодняшний день на континентальном шельфе работают примерно 70 FPSO. Некоторые компании, оперирующие FPSO: Chevron, Eni Saipem, SBM Offshore, Bumi Armada Berhad, Bluewater Group, Prosafe и др.

На сегодняшний день самым большим судном этого типа является Kizomba A - 2004 года постройки, вместимостью 2.2 миллиона баррелей. Цена судна превышает 800 USD, построено оно на верфях Hyundai Heavy Industries в Ульсане, Корея. Дедвейт судна: 340,000 т, длина 285 м, ширина 63 м.

Стоимость FPSO может достигать **800 млн. долларов США и более.** В последнее время многие суда подобного типа оснащаются системой динамического позиционирования, которое позволяет судну удерживаться на месте без использования якорей и других устройств. FPSO бывают не только обычной «судовой» формы, но и круглой или даже треугольной. Самым большим FPSO в мире является FPSO Girassol с dwt 343000. На шельфе Великобритании работают 15 судов FPSO и FPS.