



«Премиальная» серия

Владислав Букин



В конце 2016 года завод «Красное Сормово» завершил серию дноуглубительных судов проекта TSHD 1000 для Росморпорта. Головное судно «Соммерс» было сдано в июне 2016 г, первое и второе серийные («Кроншлот» и «Кадош») –

в сентябре и декабре 2016 года соответственно. Сейчас все три судна трудятся в российских портах: Махачкала, Усть-Луга и Туапсе.

Напомним, «Красное Сормово» и ФГУП «Росморпорт» подписали контракт в апреле 2014 года. По контракту третье судно «Кадош» должно было приступить к работе в апреле 2017 года, но судовой передала судно заказчику и выполнила контракт раньше оговоренного срока.

Дноуглубительное судно «Соммерс» проекта TSHD 1000, построенное на Заводе «Красное Сормово», получило национальную премию в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» на «Транспортной неделе – 2016».

С одной стороны, для «Красного Сормова» с его мощностью по металлообработке около 40 тыс. тонн готовых металлоконструкций в год построить три земснаряда водоизмещением по 1000 тонн не представляет особых трудностей. При полной загрузке предприятие может выпускать в год 10–12 танкеров класса «река-море» проекта RST27 дедвейтом 7 тыс. тонн. Но, с другой стороны, TSHD 1000 технологически намного сложнее транспортного судна. Плюс, свой последний земснаряд «Сормово» спустило более полувека назад, о каких-то навыках или опыте говорить уже было нельзя.

Поэтому проект пришлось осваивать с нуля, с самых азов. Работа с проектантом началась еще на стадии концепта. Необходимо было учесть все требования заказчика, включая высокую производительность, универсальность, способность судна работать как в северных, так и в южных российских морях и другие. Проект фирмы

Damen предусматривает широкий выбор опций под нужды заказчика, что является безусловным его преимуществом. Рабочую конструкторскую документацию подготовило Волго-Каспийское ПКБ. Отдельные спорные моменты приходилось решать уже по месту.

Большую часть общесудового и 100% дноуглубительного оборудования поставляла голландская сторона – аналогов в России пока не производится. Как и главные машины, винто-рулевой комплекс и т.д. Поэтому окончательную стоимость готового судна ни строитель, ни заказчик не озвучивают. Только на спуске «Кроншлота» директор завода «Красное Сормово» Николай Жарков отметил, что во многом из-за перепада курсовой разницы валют стоимость контракта значительно увеличилась. Каждое из судов проекта TSHD

обошлось заводу дороже, чем танкер RST27, примерно в полтора раза.

Если взять спецификацию на проект, то отечественных производителей можно пересчитать по пальцам одной руки. «Для снижения стоимости судна необходимо налаживать производство оборудования для дноуглубительных работ в России», – заключил Николай Жарков.

Но о производстве отечественного специального оборудования можно говорить только при наличии заказов на серии земснарядов.

Есть ли потребность? Этот вопрос журналисты задавали заказчику и чиновникам на каждой церемонии спуска очередного земснаряда. Обсуждали его и заводчане, для которых потребность – это новые заказы, загрузка, заработная плата.

Как заявляют представители Росморпорта, объемы дноуглубительных работ, которые будет проводить ведомство в 2017 году, заложены примерно на уровне 2016 года.

Рассказывает исполнительный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев: «Думаю, что в 2017 году объем ремонтных дноуглубительных работ будет на уровне 10–12 млн м³. В этом году мы сделали основной объем работ в пор-



ту Сабетта, там останется где-то около 15 млн м³, и в 2017 году работы в Сабетте будут завершены».

По итогам 2016 года объем ремонтных дноуглубительных работ составит чуть более 10 млн м³, при этом конкретно в Сабетте объем работ составил почти 20 млн м³.

Ровно такая же история с дноуглублением на реках.

Знаковый для речников Госсовет по проблемам транспорта на внутренних водных путях, который состоялся в августе 2016 года в Волгограде, единодушно постановил: русла рек необходимо углублять.

Если в рамках госпрограмм Росморречфлот, а точнее администрации водных путей в регионах, за последние 4–5 лет практически полностью обновил свой обстановочный флот, получил различные разездные и вспомогательные катера, суда экологического контроля, нефтемусоросборщики, то дноуглубительный флот не обновлялся с советских времен.

Хотя и крупные отечественные КБ, и целый ряд отечественных судостроительных заводов, понимая объем заказов, неоднократно заявляли о готовности

строить флот подобного класса. В частности, активно работает в этом направлении Онежский завод, опять же по проектам Damen, небольшие земснаряды строит «Завод гидромеханизации».

Однако у «Красного Сормова» есть свои преимущества. Во-первых, это опыт, причем опыт работы с современным проектом, современным оборудованием и по европейским стандартам. Ведь ни для кого не секрет, что Damen требовательно относится к обязательствам исполняющей стороны.

Рассказывает директор инженерного центра завода «Красное Сормово» Сергей Смирнов: «Завод «Красное Сормово» при строительстве судов проекта TSHD 1000 получил большой опыт работы с документацией и оборудованием зарубежных компаний и КБ. Наши инженеры расширили свои компетенции в части специфики, работы с дноуглубительным оборудованием, получили представление о зарубежных нормах и требованиях. Поэтому теперь мы можем с уверенностью позиционировать себя как предприятие, способное строить и такие типы дноуглубительных судов».

Во-вторых, безусловно, высокоосна-

щенное производство. Как мы уже писали в № 3 (29) www.Korabel.ru, «Красное Сормово» сегодня – одно из самых современных предприятий в регионе, да и в России в целом.

Рассказывает исполнительный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин: «Мы готовы строить такие суда хоть сегодня: нам не нужны инвестиции, новые станки, оснастка, у нас есть все необходимое для строительства».

В-третьих, по мнению генерального директора Группы МНП Дмитрия Хритина, традиционное для завода качество и выполнение заказов в точно обозначенные сроки, обуславливают выбор заказчиками сормовской судостроительной компании для реализации проектов любой сложности. «Все наши партнеры знают – если судно заказано на «Красном Сормово», то завод справится с задачей. Это многократно подтверждено временем».

Решение о продолжении серии TSHD 1000, а может, и земснарядов иного проекта, еще не принято. Неоднократно представители «Росморпорта» заявляли о том, что вопрос рассматривается, и окончательный вердикт ведомство даст после сдачи всех судов. Ясно одно, «Красное Сормово» способно было бы продолжить серию при адекватной стоимости контракта

Фото **Владислав Букин**

«Группа МНП», ООО
121099, Москва, 2-й Смоленский пер., 1/4
Тел.: +7 (499) 500-89-50, факс: +7 (499) 500-89-50
inform@mnpglobal.com
www.mnpglobal.com

