

делений. Строительство головного судна осуществлялось с техническим сопровождением со стороны разработчика проекта — компании Damen, и это обычная практика. Каких-то серьезных неразрешимых проблем при строительстве серии не было. Естественным образом первоначально возникали вопросы, связанные со спецификой, проверкой и испытаниями работы дноуглубительного оборудования, системы гидравлики, разбирались с особенностями некоторых проектных решений. Разобрались на головном судне, а на последующих судах серии уже вели работу самостоятельно, без помощи голландских специалистов», — отметил Андрей Иванов.

В свою очередь, директор инженерного центра завода «Красное Сормово» Сергей Смирнов пояснил, что основные компетенции и опыт были приобретены в процессе работы с проектной конструкторской документацией и дноуглубительным оборудованием, разработанными и поставленными Damen. «Суда подобного типа не строились в Российской Федерации, и приобретение отечественной верфью компетенций в строительстве, испытаниях и сдаче под ключ такого сложного судна, несомненно, усилит позиции отечественного судостроения», — считает он.

Касательно технических особенностей проекта Сергей Смирнов отметил систему грунтозабора с волочащимся грунтоприемником и максимальной глубиной забора грунта 20 м, а также достаточно большой объем грузового трюма 1000 м<sup>3</sup>. Это позволит оперативно проводить дноуглубительные работы непосредственно в акваториях портов и судоходных каналов для обеспечения безопасности судоходства. «Забираемый грунт помещается в трюм, транспортируется к месту выгрузки, которая может быть осуществлена в море, путем открытия днищевых дверей или подключением к плавучему пульпопроводу для доставки на берег», — пояснил представитель завода.

Судно, оборудованное грейферным краном и закорными сваями для работы у причальных стенок и в других «стесненных» местах акватории порта, предназначено для эксплуатации во всех климатических зонах и морях РФ при температурах наружного воздуха от -30 °С до +40 °С и температуре забортной воды от -2 °С до 30 °С.

Директор по судостроению Группы МНП Андрей Иванов добавил, что главной особенностью судов является их универсальность. «Из особенностей работы дноуглубительного оборудования я бы отметил применение насосов не с электро-, а с дизельным приводом. А в целом мы построили полностью соответствующий техническому заданию, требованиям заказчика универсальный мобильный объект, полностью самоходный и выполняющий работы полного контура по дноуглублению, имеющий широкий диапазон по акваториям и геолокации», — пояснил Андрей Иванов.

Отметим, серия судов проекта TSHD 1000 строилась под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС). «Проект отвечает самым передовым требованиям к проектированию данных типов судов и составу дноуглубительного оборудования, включает большое количество инновационных разработок, позволяющих оптимизировать дноуглубительные работы и минимизировать расходы на эксплуатацию и техническое обслуживание», — пояснил начальник управления классификации РС Сергей Шишкин. По его словам, с проектантом серии — компанией Damen Регистр сотрудничает уже более 15 лет.

### Завод ждет заказов...

Учитывая, что «Росморпорт» приобрел проект судна у компании Damen, а «Красное Сормово» успешно его реализовал, можно говорить о максимальной передаче компетенций в ходе строительства серии. «Опыт строительства дноуглубительных судов по проекту компании Damen показал, что для нас нет вопросов, которые мы не могли бы решить. Сейчас самая главная задача, чтобы земснаряды, которые мы построили, постоянно работали и приносили пользу заказчику. Ведь только в этом случае можно дать оценку нашему труду и надеяться на получение дополнительных заказов», — отметил генеральный директор завода «Красное Сормово» Николай Жарков.

«Красное Сормово» сегодня смело можно назвать одним из лидеров российского судостроения, считает начальник управления классификации РС Сергей Шишкин. «Достаточно сказать, что только за последние 15 лет на заводе построено около ста судов коммерческого флота различных проектов. Танкеры, построенные здесь под техническим наблюдением Регистра, входили в список значительных судов, который ежегодно публикует Британское королевское общество корабельных инженеров (RINA). Все суда, построенные на заводе, отвечают применимым международным требованиям по безопасности мореплавания и защите окружающей среды, оснащены оборудованием ведущих производителей. В настоящее время завод при участии РС активно осваивает новые линейки продукции», — отметил Сергей Шишкин. — После 50-летнего перерыва на заводе возобновилось строительство дноуглубительных судов. В современных условиях существует острая необходимость в таких судах. Они предназначены для поддержания заданных глубин, а также дополнительного углубления фарватеров, каналов, рейдов, акваторий морских портов и подходов к ним».

При этом портфель заказов «Красного Сормова» на следующий год сформирован лишь на 30%, и завод нуждается в размещении заказов на строительство как минимум трех судов.

Однако какие-либо решения о возможном продолжении серии земснарядов будут приниматься не раньше, чем через полгода, отметили в «Росморпорте». Между тем потребность в таком флоте сохраняется, поскольку объем дноуглубительных работ на российских акваториях в 2017 г. останется примерно на уровне 2016 г.

«Я думаю, что в 2017 г. объем ремонтных дноуглубительных работ будет где-то на уровне 10–12 млн куб. м. Мы в этом году сделали основной объем работ в порту Сабетта, наверное, останется где-то около 15 млн куб. м, и в 2017 г. работы в Сабетте будут завершены», — рассказал исполнительный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев. По итогам 2016 г. объем ремонтных дноуглубительных работ составит чуть более 10 млн куб. м, объем черпания в Сабетте составил почти 20 млн куб. м. Отметим, что примерно половина объема черпания обеспечивается флотом ФГУП «Росморпорт», численность которого по итогам 2016 г. составит около 25 судов.

*Беседовала корреспондент Медиа-группы «Порт Ньюс»  
Маргарита Бабкова.*