

КУРС НА ДИВЕРСИФИКАЦИЮ

В СЕНТЯБРЕ ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО» СПУСТИЛ НА ВОДУ НОВЫЙ ТАНКЕР-ХИМОВОЗ УСОВЕРШЕНСТВОВАННОГО ПРОЕКТА RST27, А УЖЕ ЧЕРЕЗ МЕСЯЦ ПОСЛЕ СПУСКА СУДНО БЫЛО ПЕРЕДАНО ЗАКАЗЧИКУ ГРУППЕ КОМПАНИЙ «ИСР ТРАНС». В ДАННОЙ ЛИНЕЙКЕ ТАНКЕРОВ ЭТО ПЕРВОЕ СУДНО, СПОСОБНОЕ ПЕРЕВОЗИТЬ РАСШИРЕННЫЙ СПЕКТР НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ, ВКЛЮЧАЯ ПРОДУКТЫ НЕФТЕХИМИИ

IN SEPTEMBER, THE PLANT "RED SORMOVO" HAS LOWERED ON WATER THE NEW TANKER-CHEMICAL CARRIER OF AN IMPROVED PROJECT RST27, A MONTH AFTER THE LAUNCH THE VESSEL WAS DELIVERED TO THE CUSTOMER THE GROUP OF COMPANIES "ISR TRANS". IN THIS LINE OF TANKER IS THE FIRST SHIP CAPABLE OF CARRYING A WIDER RANGE OF LIQUID CARGOES, INCLUDING OIL PRODUCTS

Ключевые слова: транспортировка, танкер, наливные грузы, нефтехимические продукты.

**Андрей Сергеевич
Иванов,**
Директор по судостроению
ГК МНП

В последнее время спуск новых танкеров явление далеко не частое. Но, несмотря на кризис и сложившуюся ситуацию в отрасли гражданского судостроения, российские судовладельцы продолжают обновлять собственный грузовой

флот, чтобы удержаться на рынке грузоперевозок и получить конкурентные преимущества.

При этом, с одной стороны, изменились требования грузоперевозчиков к функционалу судов. С другой – ужесточение российских и международных требований с 2015 года вывело из эксплуатации значительную часть флота, а от судостроительных заводов потребовало модернизации основных фондов. Не все производители вписались в новые реалии, но те, кто не остановил производство, по всей видимости, смогут нарастить темп в ближайшем будущем.

За последние 35 лет численность речных судов в стране сократилась в два раза. Во столько же вырос их средний возраст. В стране, обладающей одной из крупнейших в мире внутренних водных систем, только два-три судостроительных завода работают на сегодня стабильно. Темпы строительства грузовых судов после 2012–2013 гг. снизились в разы

Период нестабильности

В цепочке «грузовладелец-грузоперевозчик-судостроитель» требования, как правило, диктует грузовладелец. Именно на его запросы ориентируются сначала судовладельцы, а затем и судостроители, которые формируют свою инвестиционную базу, исходя из доходов с перевозок. К снижению грузооборота, которое наблюдается в стране после 2013 года, по причине переориентации потоков, общего состояния ВВП (малые глубины, недостаточно развитая инфраструктура) и отечественного флота (старение судов, не соответствие требованиям МАРПОЛ), для судовладельцев добавились финансовые проблемы, связанные с изменением курсов валют и ростом кредитных ставок. Тарифы на перевозку грузов, которые формируют доходную базу грузоперевозчиков в рублях, резко «подешевели» в долларовом эквиваленте, что остановило инвестиции в дорогостоящие проекты и переориентировало грузы на железную дорогу, где сохранились рублевые тарифы.

В итоге объемы заказов в грузовом судостроении к 2015 катастрофически упали, а производство сухогрузов и вовсе было заморожено.

К середине текущего года, судя по данным Морского Инженерного Бюро, из 14 судостроительных заводов, вписаться в новые реалии



смогли только два. Завод «Красное Сормово» и Окская судовой верфь, которые, хоть и с падением объемов, но продолжили выпуск грузовых судов. С их стапелей в первом полугодии 2015 года сошли по 2 судна. Последний раз в 21 веке аналогичная ситуация в отрасли была только в начале 2000-х годов.

Нефтегаз вытянет

Резкое сокращение объемов заказов в период экономической нестабильности характерно для всех отраслей с существенной инвестиционной составляющей, включая судостроение. По прогнозам специалистов, в ближайшее время заказы в этой сфере будет формировать «нефтянка», где хоть и секвестрируются долгосрочные программы, но в отличие от других отраслей, работы ведутся относительно стабильно. Это означает, что ВИНКи будут как и прежде нуждаться в транспортировке своих ключевых грузов.

Если говорить о водном транспорте, то наиболее востребованными, как и были,

так и остаются нефтеналивные суда «Волго-Дон макс» класса, пришедшие на смену советским сериям «Волгонейфтей», отвечающие габаритам Волго-донского судоходного канала. Преимущественно, это грузовые самоходные суда смешанного река-море и ограниченных морских районов плавания, построенные по новым проектам Морского Инженерного Бюро (МИБ), ЦКБ «Вымпел» и Волго-Каспийского Проектно-Конструкторского Бюро (ВК ПКБ). Последнее входит в состав Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты», которая формирует портфель заказов для самого крупного в стране производителя грузовых судов нижегородского Завода «Красное Сормово».

За последние 15 лет с сормовской верфи сошли 87 грузовых судов из 227 построенных на всех отечественных заводах. Причем большая их часть – танкеры смешанного река-море и ограниченных морских районов плавания. Наибольшее их число завод построил в 2012 году – 10 танкеров, из них 9 единиц – проекта RST27 для российской компании ООО «ВФ Танкер» и 1 судно – танкер проекта 19900 – для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана.

Завод «Красное Сормово» со своей специализацией на среднем и малотоннажном судостроении в сегменте речного, смешанного и ограниченного районов





Габаритная длина судна – **140,85 м**, ширина – **16,86 м**, высота борта – **6 м**.
Эксплуатационная скорость – **10,5 узлов**.
При осадке 3,6 м в реке дедвейт судна составляет **5400 тонн**, это максимальная величина из всех аналогичных судов. При осадке 4,2 метра в море дедвейт – **6980 тонн**

плавания, удачно вписывается в сегодняшний тренд. Это одна из причин, почему предприятию удалось в 2015 году реализовать ряд проектов и привлечь заказы на 2016 год (в частности, 23 сентября подписаны контракты на строительство 18-й и 19-й танкеров проекта RST27 для ООО «БФ Танкер» со сроком передачи в следующем году).

Причем если раньше завод строил преимущественно танкеры, то сегодняшние реалии диктуют «Красному Сормову» принимать заказы на любые суда. Так, на сегодня, помимо танкеров, в портфеле заказов завода три дноуглубительных судна, которые будут сданы в эксплуатацию в следующем году. Мощности завода и кадровый состав вполне позволяют диверсифицировать производство, решать новые задачи, принимать нестандартные решения, отвечая меняющимся требованиям заказчика.

Танкер-химовоз «Виктория» относится к судам «Волго-Дон макс» класса с 6 грузовыми танками, предназначенное для смешанной (река-море) перевозки химикатов, растительных масел и жиров, сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60°C

Первый в линейке

Пожалуй, одним из самых непростых и нестандартных проектов, который «Красное Сомово» реализовал в этом году, было строительство танкера-химовоза проекта RST27 дедвейтом почти 7 тыс. тонн.

Это первый полноценный химовоз из 17-ти танкеров данной серии. Заказчиком выступила Группа компаний «ИСР ТРАНС», в активе которой уже есть два танкера проекта RST27. Желая диверсифицировать грузовую базу и снизить прогон порожних рейсов, перевозчик запросил о существенном изменении проекта. Основной задачей, поставленной заказчиком, было за кратчайшие сроки на опробованную, серийно освоенную платформу, добавить опции, существенно расширяющие возможности этого судна.

Проект был переработан Морским Инженерным бюро (Одесса) с

привлечением ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (в части проектирования обводов), Российского морского Регистра судоходства. Рабочее проектирование выполнено Волго-Каспийским ПКБ и Инженерным центром Завода «Красное Сормово».

Сложнее всего было в весьма ограниченные сроки найти оборудование и материалы под широкий спектр грузов. Изменения, прежде всего, были внесены в судовую систему работы с грузом, противопожарную и балластную системы, в том числе видоизменилась компоновка грузовых, балластных и пожарных насосов, трассировка трубопроводов. Что касается материалов, то в этой части изменения были не менее значимыми и затронули систему подогрева грузов, насыщения в грузовых танках, арматуру. Естественно менялось покрытие грузовых танков с учетом специфики физико-химических свойств и повышенной «агрессивности» некоторых из ряда вновь допущенных к перевозке грузов. Все это позволило повысить класс танкера до KM (*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker / Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) Российского морского



Регистра судоходства. В итоге через несколько месяцев после подписания контракта заказчик получил готовое судно. Ходовые испытания танкер прошел успешно. Акт передачи заказчику подписан 30 сентября 2015 года.

Дополнительно к нефтепродуктам судно имеет возможность перевозить такие химические грузы, как спирт метиловый, ацетон, спирт изопропиловый, кальция лигносульфита растворы, толуол, ксилолы и др. Наравне с ними могут транспортироваться растительные масла и их фракции (пальмовое, подсолнечное, соевое, рапсовое, кокосовое и др.).

Перевозка такого типа грузов требует особого подхода к соблюдению экологических требований, изначально от судостроителя, затем – со стороны перевозчика. При проектировании танкеров проекта RST27 учтены специальные требования российских и мировых нефтяных компаний, дополнительные экологические ограничения класса Российского Морского Регистра судоходства «ЭКО ПРОЕКТ» (ECO-S).

Выгоднее брать новостроем

Расчетный срок службы танкеров такого класса не менее 25 лет. В течение этого времени судно проходит предусмотренные проектом

циклы осмотров, средний и капремонт по графику, который установлен классификационным обществом. Учитывая то, что в отечественном судостроении рынок новостроя, по большей части, отделен от ремонтов, судовладелец, получив на верфи всю необходимую документацию по новому судну, обращается за дальнейшим обслуживанием в специализированные на судоремонте квалифицированные организации, большинство из которых привязано к российским устьевым портам: в Астрахани, Ростове и Санкт-Петербурге. В век быстро меняющихся технологий возникает также вопрос о возможности апгрейда судна в течение срока эксплуатации. Модернизацию можно провести на любом сроке, как на заводе, так и на любом судоремонтном предприятии, но в настоящее время наиболее актуальным вопросом является не этот, а средний возраст большинства российских судов, который почти в 2 раза превышает нормативный. Иными словами, модернизировать такие суда уже не имеет смысла. На первый план сейчас выходит вопрос обновления самого флота, замена старых судов на новые. Причем обновление флота идет таким образом, чтобы иметь возможность охватить сразу несколько сегментов рынка за счет заказов, как узкоспециализированных, так и многофункциональных судов,

позволяющих грузоперевозчику развивать и комбинировать поставки. Завод «Красное Сормово» в этом году продемонстрировал, что он может предложить своим заказчикам и то и другое.

Срок окупаемости нефтеналивного танкера в современных экономических условиях составляет более 10 лет. Это долгосрочные вложения и те, кто сегодня на них готов, по всей видимости, через 2-3 года станут лидирующими перевозчиками грузов по ВВП страны. Пока по статистике, выходит, единицы. Реальные подвижки в этом секторе, возможны исключительно с подачи государства за счет таких мер, как: ограничения на использование устаревшего флота, субсидирование кредитных ставок или лизинговых платежей (постановление №383), а также введение судового утилизационного гранта. Именно на них сегодня рассчитывают и судостроители и судовладельцы, в том числе, и такой гигант отрасли, как «Красное Сормово». И хоть от этого сегодня не зависит выживаемость нижегородского предприятия, но то, что господдержка может существенно увеличить приток новых заказов – неоспоримый факт. ●

KEY WORDS: *transport, tanker, liquid cargoes, petrochemical products.*