

«Соммерс» успешно сошел со ступеней завода «Красное Сормово» и в ближайшие месяцы будет передан Росморпорту



Глубина и перспектива

29 января этого года на нижегородском заводе «Красное Сормово» спустили на воду головное в серии проекта TSHD1000 дноуглубительное судно «Соммерс». Всего на предприятии предполагается построить три судна этого проекта

Контракт по результатам открытого тендера между Росморпортом и заводом «Красное Сормово» на поставку трех дноуглубительных судов проекта TSHD1000 (цифра 1000 в названии проекта обозначает объем грузового трюма в м³) был заключен 15 апреля 2014 года. Всего в конкурсе помимо «Сормово» участвовало три компании: голландские IHC Holland B.V. и Damen Shipyards Gorinchem, а также рыбинский Завод гидромеханизации.

Головное судно «Соммерс» заложили 14 ноября 2014 года, первое и второе в серии – «Кроншлот» и «Кадош» – 23 декабря того же года.

Первый и исключительный

Как первоначально планировалось, суда будут служить для поддержания заданных глубин и обеспечения безопасности

судоходства на акваториях и подходах к морским портам Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербурга и Туапсе.

В одном из интервью начальник управления развития и строительства флота Росморпорта Владимир Штрамбранд не исключил, что сразу после передачи «Соммерса» судно могут отправить для временных работ на Каспии, где потребности в поддержании и увеличении морских глубин связаны с выводом нефтедобывающих платформ. И только после этого перенаправят в Северо-Западный федеральный округ.

Проект и лицензию на строительство судов проекта TSHD осуществляла голландская компания Damen, рабоче-конструкторскую документацию выпускал традиционный партнер сормовчан – Волго-Каспийское проектно-конструкторское бюро.

«В процессе участия в тендере на проектирование мы рассматривали возможность партнерства не только с компанией Damen, но и, к примеру, с голландской IHC, нижегородским КБ «Вымпел», с Морским инженерным бюро, – пояснил директор по судостроению компании «Морские нефтегазовые проекты» Андрей Иванов. – Безусловно, это высокопрофессиональные команды, с «Вымпелом» и Морским инженерным бюро мы работаем и по другим проектам. Но, в отличие от Damen и IHC, опыт и компетенции у них несколько в другой сфере, тогда как нам нужен был проектант, специализирующийся именно на дноуглубительных судах».

Судно TSHD1000 имеет открытый трюм и специальное оборудование с возможностью работать на глубинах до 20 метров. Разгрузка судна может вестись за счет сброса через днищевые двери, путем выброса смешанного с водой грунта на расстояние до 60 метров или рефулирования на берег или шаланду через подключения к пульпопроводу.

Именно комплекс этих технологий, обеспечивающий универсальность, делает проект уникальным как с технической, так и с технологической точки зрения.

Общий язык

Damen – партнер специфический. Многие российские заводы, с которыми у голландского холдинга были общие проекты, сдержанно вспоминают подобное сотрудничество. Даже такой гигант, как Севмаш, который с 1992 по 2004 год построил для Damen около 80 корпусов буксиров различных проектов. Однако завод «Красное Сормово» сумел найти общий язык с носителями «особой философии Damen» с их нестандартным подходом к организации производства.

«В ментальности Damen я вижу скорее не минус, а плюс, так как она позволяет обмениваться опытом на всех этапах реализации проекта, находить точки соприкосновения и взаимопонимания еще на стадии концепта», – заявил Андрей Иванов. – Так было и с проектом TSHD1000: представленный концепт развивался, обсуждался с голландской компанией и дорос до проектной документации судна в постройке».

Несмотря на то что проект иностранный и большую часть начинки поставляла голландская сторона, на судне есть и отечественное оборудование. Преимущественно, конечно, в общесудовой части. Это интегрированная система автоматического контроля и управления, разработанная и произведенная фирмой «Валком». Специалисты компании на высоком профессиональном уровне связали этой системой общесудовую и производственно-технологическую части судна, что существенно повысило их функциональность.

Всегда на связи

Все радио- и навигационное оборудование на проекте также от отечественного поставщика. Ключевой элемент комплекта навигационного и внутрисудового оборудования проекта TSHD1000 – ходовой мостик поставки петербургской компании «Транзас». Это современная интегрированная система на базе многофункционального дисплея, состоящего из двух станций «ЭКНИС» Transas Navi-Sailor 4000 ECDIS и двух станций Transas Navi-Radar 4000.

В отличие от поставляемых отдельных навигационных компонентов, эта комплексная система позволяет отображать информацию, поступающую из различных приложений на любой из станций. Для синхронного отображения данных от внешних сенсоров (компыаса, лага, эхолота, АИС, радара и др.), картографической информации, маршрутов и т.д. используется единый пользовательский интерфейс. Данные синхронизируются со всеми сетевыми станциями, и любая из рабочих станций может выполнить всякую задачу в любое время. Даже в случае сбоя сети все рабочие станции продолжают работать с доступными данными, что обеспечивает высокий уровень надежности.

Еще одна отличительная особенность поставки мостика TSHD1000 – система определения местоположения на базе глобальных навигационных систем связи. Судно оснащено приемником индикатором «ТРАНЗАС Т-701», который предназначен для круглосуточного всепогодного определения навигационных параметров и времени по открытым для потребителей радиосигналам спутниковых навигационных систем ГЛОНАСС, GPS и корректирующих систем SBAS (WAAS, EGNOS, MSAS). С учетом типа задач, которые предстоит выполнять судну, приемник индикатор дополнительно укомплектован системой приема дифференциальных поправок, которая позволяет увеличить точность определения местоположения до одного метра.

Установленные на судне системы связи позволяют пользоваться любым типом связи: классической радиосвязью на базе оборудования Глобальной морской системы связи при



Земснаряд «Соммерс» на стапелях завода «Красное Сормово»

ПОМИМО ТРЕХ СУДОВ ПРОЕКТА TSHD1000 НА КЛАСС РС, ВО ВЬЕТНАМЕ И КИТАЕ СТРОЯТСЯ ЕЩЕ ДВА СУДНА С БОЛЬШЕЙ ВМЕСТИМОСТЬЮ ТРЮМА – ПРОЕКТ TSHD2000

Во-вторых, из-за отсутствия должного парка таких судов приходится обращаться за помощью к иностранным, в основном голландским, компаниям. Стоимость подобных работ, и так немалая, с учетом курсовой разницы становится и вовсе заоблачной.

«Правильнее было бы говорить, что завод не вернулся к выпуску земснарядов, а осваивает совершенно новое направление», – поясняет Андрей Иванов, – ведь сегодняшняя техника по уровню оснащенности кардинально отличается от старинных землечерпалок. А тот факт, что предприятие строит не одно судно, а сразу запустило серийное производство, – это большой плюс и весьма важный опыт».

На церемонии спуска на воду головного судна «Соммерс» представители Росморпорта заявили, что сейчас рассматривается вопрос о продолжении серии TSHD1000 как минимум еще на три судна. Окончательное решение будет принято после сдачи всех строящихся сейчас судов, то есть в конце навигации 2016 года. Пока речь идет о дноуглубительных работах в портах и судоходных каналах. Но не менее серьезная проблема – глубины на реках. Транспортная стратегия на любую перспективу, идет ли речь о перевозке нефти, доставке контейнеров или развитии въездного туризма, начинается именно с глубин на наших речках. Так что тут сормовчане сделали очень серьезный задел – дноуглубительная техника имеет большое будущее.

Еще два тендера на строительство пары дноуглубительных судов Росморпорт может объявить уже в первом квартале этого года. Планируется, что это будут суда большей вместимости, чем те, что сейчас строятся на «Красном Сормово». Тем не менее, по мнению Владимира Штрамбранда, у предприятия есть все шансы оказаться в числе лидеров гонки за право на их строительство. «Если первое судно завод построил за два года, то сейчас он готов печь земснаряды как пирожки. В этом и заключается самый главный плюс серийного производства», – считает представитель Росморпорта. **ССС**

бедствии и безопасности, спутниковой широкополосной связью, а также GSM-связью. Это обеспечивает экипажу судна возможность находиться в постоянном контакте с берегом.

Сокровища на дне

«Что касается технологического оборудования, то по условиям контракта его поставлял Damen, – говорит Андрей Иванов. – Это и логично, учитывая то, что голландцы исторически обладают большими знаниями и опытом в этом плане».

Если посмотреть на данные Регистра судоходства, становится понятно, что пополнение дноуглубительного флота – одно из самых актуальных и перспективных направлений в судостроении.

Во-первых, имеющийся дноуглубительный флот, который остался с советских времен, морально устарел, и отжившие свое суда постепенно выбывают из эксплуатации.

ИЗ ИСТОРИИ

ПЕРВАЯ ЗЕМЛЕ-ЧЕРПАТЕЛЬНИЦА

в России была построена в 1858 году именно на Нижегородской машинной фабрике (позднее Сормовский завод) по заказу Морского министерства. Судно приводилось в действие паровым котлом и паровой машиной мощностью 20 и.л.с.

К 1914 ГОДУ

завод передал заказчикам семнадцать дноуглубительных снарядов. Производство первых советских земснарядов началось также на стапелях Сормовского завода в конце 20-х годов. До того как предприятие стало специализироваться на строительстве кораблей для ВМФ, на заводе работало обособленное конструкторское бюро для судов техфлота, где, например, были спроектированы земснаряды типа «Родина». Всего «Сормово» построило 47 дноуглубительных снарядов.