

ОБСТАНОВОЧНЫЕ СУДА

3052 – ИЗМЕНЕНИЯ

С УЧЕТОМ ОПЫТА

&

В конце июня 2020 года группа компаний «Морская Техника» заключила контракт с ФКУ «Речводпуть» на строительство десяти обстановочных судов проекта 3052 класса РРР *О-пр 2.0 (лед 20). Теплоходы строятся для администраций бассейнов внутренних водных путей по проекту «Внутренние водные пути» сразу на четырех площадках – в Благовещенске на «Благоверфи», в Томской области на Самусьском ССЗ, на иркутской Жигаловская РЭБ флота и совсем новой верфи «Р-Флот» в Нижегородской области. Первое обстановочное судно до конца 2021 года получит канал имени Москвы. В качестве проектанта выступает ГЦКБ «Речфлота», которое также входит в ГК «Р-Флот».

ВЛАДИСЛАВ БУКИН

уже отработанный проект

03
2021

Проект обстановочного судна 3052 ведет свою историю еще с 2011 года, когда ГЦКБ «Речфлота» разработало документацию на строительство первой серии обстановочных судов на Московском ССЗ и «Верфи братьев Нобель». Тогда с 2012 по 2015 год предприятия построили 7 судов этого проекта.

Обстановочные суда проекта 3052 призваны выполнять важные функции по обеспечению безопасности судоходства на внутренних водных путях.

Проект судна учитывает возможность эксплуатации в разных условиях, в том числе в условиях Крайнего Севера. За счет простоты конструкции оно удобно для обслуживания и обладает высокой ремонтпригодностью, что актуально в бассейновых управлениях, которые не оснащены современными ремонтными базами.

Основное назначение судна – это постановка, снятие, транспор-

тировка навигационных знаков, в том числе и буев, обслуживание и ремонт средств навигационной обстановки в местах их установки, контроль состояния судового хода на внутренних водных путях, буксировка самоходных плавсредств, перевозка грузов на рабочей палубе, рейдовое снабжение судов.

По результатам эксплуатации первой серии судов ГЦКБ «Речфлота» внесло коррективы в проект, добавив туда несколько современных конструктивных решений. Так, было решено изменить форму рубки и сместить ее еще ближе к носовой оконечности судна. Таким образом с места рулевого удалось обеспечить круговой обзор и свести слепые зоны до минимума. Изменилась и схема остекления, на новой рулевой рубке установлены окна с подогревом, что упростило работу в холодное время года.

Из больших конструктивных изменений стоит также отметить появление подруливающего устройства, а в кормовой части появился

диаметральный стабилизатор. Это было сделано для улучшения маневренности и управляемости на малых ходах.

Гребные винты на новом обстановочном судне проекта 3052 сделаны из нержавеющей стали, что увеличило стойкость винтов к работе в битом льду и к механическому воздействию камней, топляков.

Также, исходя из опыта эксплуатации, у нового варианта обстановочного судна проекта 3052 расширили функционал работы с перевозкой технологических грузов, буев, знаков. Разработчики расширили и увеличили грузовую палубу, выделили отдельную зону на палубе для того, чтобы можно было разместить большее количество знаков навигационной обстановки и обеспечить удобство их расположения, обслуживания и транспортировки. Изменилась конструкция палубного крана. Теперь здесь добавилась лебедка с тросом длиной 40 м.

Изменили и схему буксировки, заменив буксирную лебедку на бук-

сирный гак с аркой, который позволяет работать при отклонении троса до 40 градусов на борт.

На новом варианте обстановочного судна в лучшую сторону изменились и условия обитаемости экипажа.

Об особенностях проекта и работе верфи «Р-Флот» рассказывает исполнительный директор ГК «Морская Техника» **Денис Клемин**:

«ГЦКБ «Речфлота», разработчик технического проекта обстановочных судов 3052, имеет за плечами огромный опыт. Коллектив КБ состоит исключительно из профессионалов, что позволяет выполнить работы по разработке РКД в короткие сроки и с максимальным качеством. Именно поэтому мы заключили контракт с нижегородским КБ, представили технический проект заказчику в рамках государственного контракта. Пока никаких нареканий в работе с проектантом у нас нет, все как раз наоборот — работаем плотно и плодотворно.

Отдельно бы хотелось сказать о верфи «Р-Флот», которая стала нашим партнером в западной части России. Руководство предприятия дало приемлемые условия постройки как по цене, так и по срокам, поэтому мы решили разместить там сразу три заказа, в том числе и головное судно.

Время показало, что и качество строительства здесь на высоком уровне. Строительство ведется в соответствии с графиком. Верфь



стремительно развивается на наших глазах. Установлено современное технологическое оборудование, смонтирована кран-балка в среднем пролете. Активно строится спусковое устройство, монтируются лебедки, приобретены ролик-мешки. Ведется активная подготовка к спуску головного судна, который состоится в августе этого года».

Сразу на четырех верфях

Головное судно обновленной серии обстановочных судов проекта 3052 заложили 25 августа 2020 года на судовой верфи ООО «Судоостроительный комплекс «Р-Флот» в поселке Окском Богородского района Нижегородской области. Всего здесь строятся три судна серии.

Примечательно, что одновременно с закладкой состоялось открытие и самой верфи. Теперь к полному спектру работ с конструкторской документацией, производству судового оборудования и дельных вещей компания добавила возможность строительства судов длиной до 100 метров и осадкой до 3 метров.

А в сумме вся серия теплоходов проекта 3052 строится на четырех площадках. Помимо «Р-Флота», в проекте задействованы Жигаловская ремонтно-эксплуатационная база Байкало-Селенгинского района водных путей и судоходства (филиал ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей»), где строятся три судна серии, по два заказа размещены на Самусьском ССЗ и на «Благверфи» в Благовещенске.

В свое время такой же подход нескольких площадок был реализован при строительстве иной серии обстановочных судов проекта 3050.

Столь широкая география верфей объясняется местами поставок заказов, ближе к нужным бассейно-

Технические характеристики проекта 3052:

класс судна – PPP *0-пр 2.0 (лед 20);
длина наибольшая, м – 35,8;
ширина, м – 6,0;
осадка максимальная, м – 1,4;
водоизмещение в грузу, м³ – 144;
мощность ГД, л.с. – 2×225;
скорость, уз. – 13;
автономность, сут. – 5;
экипаж, чел. – 6/4 чел.



вым управлениям ВВП, где и будет работать судно. При этом генеральный подрядчик у проекта один — ГК «Морская Техника».

Несмотря на то что все заводы способны строить подобные суда, состояние у предприятий разное. Есть полноценные заводы, с крытыми цехами, большим объемом технологического оборудования, способные выполнять работы по строительству серии сложных судов, а есть и небольшая верфь, суда на которой строятся под открытым небом. Оснащение верфей также разное. Соответственно, подход к реализации проекта, как и технологическая документация, должны варьироваться.

Рассказывает исполнительный директор ГК «Морская Техника» Денис Клемин:

«Технологии строительства на каждом предприятии отличаются. Верфи привыкли строить по-своему, начиная от сборки блоков, заканчивая спуском судов. Одни предприятия собирают блоки в кондукторах,

другие вверх килем. Если говорить о спуске, то судостроительные заводы с большой историей используют для спуска классическое судоподъемное / судоспускное устройство слип. Новые судостроительные предприятия, такие как «Р-флот» или «Благоверфь», не строят дорогостоящих сооружений для спуска, а идут инновационным для России путем спуска на пневматических ролик-мешках. Технологии на каждом заводе свои, различия есть, но в итоге мы получим унифицированную серию из десяти судов, построенных по единому проекту.

Для реализации этого масштабного проекта «Морская Техника» выбрала инновационный для России концепт распределенной верфи — управления проектом строительства судов одновременно на нескольких строительных площадках. Мы получаем возможность строить суда, не ограничиваясь привязкой к конкретным территориям. При этом ООО «МТ-Групп» взяло на себя не только руководство проектом,

но и поставку оборудования на все десять судов.

При реализации проекта в рамках распределенной верфи плюсы есть как у нас, так и у заказчика. Мы разработали единый проект, по которому строятся все 10 судов, заказываем пакет оборудования сразу на серию, получаем огромный опыт, управляя проектом по всей стране. Заказчик же со своей стороны провел конкурс сразу на 10 судов, перед ним несет ответственность один генподрядчик. Все 10 судов будут построены по единому проекту, унификация пакета оборудования, единая номенклатура запасных частей.

Надеемся, что подобный опыт будет полезен и для реализации иных крупных серий». **МФ**



Тел.: +7 (812) 309-46-46
office@marinetec.com
www.marinetec.com

ПО ПОРУЧЕНИЮ РОСМОРРЕЧФЛОТА И ПОД ПАТРОНАТОМ МИНТРАНСА РОССИИ И МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РФ ПРИ УЧАСТИИ ФГУП «РОСМОРПОРТ» И АССОЦИАЦИИ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ ООО «ИД МАГИСТРАЛЬ» ВЫПУСТИЛО IX ИЗДАНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ОТРАСЛЕВОГО СПРАВОЧНИКА

МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ — 2020

ЦЕЛЬ — ПРЕДОСТАВИТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНОМУ СООБЩЕСТВУ
ЭКСКЛЮЗИВНУЮ ИНФОРМАЦИЮ О КАЖДОМ МОРСКОМ ПОРТЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

По вопросам приобретения справочника обращаться:

Тел./факс: (495) 366-62-55, 365-47-22

Моб.: +7-985-763-54-20

E-mail: morvesti@morvesti.ru

http://morvesti.ru

ООО «ИД МАГИСТРАЛЬ»

Справочник «Морские порты России» — это уникальный деловой отчет о развитии инфраструктуры и производственно — технической деятельности учреждений и предприятий портового комплекса России.

В отчете даны сведения по результатам деятельности отрасли в целом, бассейнам и стивидорным компаниям по навигационным условиям мореплавания, судозаходам, инфраструктурному строительству, перечню и состоянию гидротехнических сооружений, перегрузочным мощностям, техническому оснащению, перспективам развития, объемам перевалки и номенклатуре экспортно-импортных и каботажных грузов, пассажирским перевозкам, операторам морских терминалов, морским агентам и партнерам, приведены данные статистики грузоперевалки в морских портах России, Украины, Финляндии и Прибалтики.

Издание предназначено для топ-менеджмента и специалистов всех видов транспорта, грузовладельцев, экспедиторов и экспертов, незаменимо для всех, кто планирует войти в портовый сегмент со своим проектом, а также для ученых, курсантов и студентов отраслевых вузов.

Десятое издание справочника состоится в 2022 году.

