



ПО ТРУДУ – НАГРАДА

ПОЧЁТНЫЙ ШТАНДАРТ ГУБЕРНАТОРА

16 марта ПАО «Завод «Красное Сормово» награждено Почётным штандартом губернатора Нижегородской области по итогам работы в 2016 году.

Почётный штандарт вручается с 1998 года и является переходящей наградой. «Красное Сормово» удостоено этой высокой награды во второй раз (впервые – в 2005 году). По итогам 2016 года завод награждён за успехи в развитии производства, наращивание объёмов продукции, освоение передовых технологий и выпуск конкурентоспособной продукции. Получение Почётного штандарта губернатора Нижегородской области подчёркивает значимость предприятия для региона. «Красное Сормово» – одно из наиболее динамично развивающихся предприятий и один из крупнейших налогоплательщиков Нижегородской области.

ИТОГИ ФЕВРАЛЯ

На заседании балансовой комиссии ПАО «Завод «Красное Сормово» подведены итоги работы подразделений завода за февраль 2017 года.

Первое место среди цехов основного производства занял коллектив **производства спецтехники**, отмечена хорошая работа **Судоверфи**. Среди цехов вспомогательного производства первое место присуждено коллективу **электросилового цеха**. Отмечена хорошая работа **цеха газообеспечения**.

СУДОСТРОЕНИЕ

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СУХОГРУЗ ДЛЯ КАСПИЙСКОГО РЕГИОНА

Как мы уже сообщали, завод «Красное Сормово» подписал новый контракт на строительство сухогрузов. В течение ближайших двух лет завод обязуется поставить пять сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для российской компании «Пола Райз». Сухогрузные теплоходы этого проекта не имеют аналогов среди судов своего класса и ранее не строились на верфях РФ.

О строительстве сухогрузов на «Красном Сормове» за последние 50 лет и об особенностях судов проекта RSD59 рассказал нашей газете директор Инженерного центра ПАО «Завод «Красное Сормово» Сергей Игоревич СМЕРНОВ.

К истории вопроса. Сухогрузы смешанного «река-море» плавания мы начали строить раньше танкеров этого класса, и по количеству сделали их значительно больше.

В 1967 году на заводе «Красное Сормово» был спущен на воду головной сухогрузный теплоход проекта 1557, получивший название «50 лет Советской власти». Он положил начало большой серии сухогрузов смешанного «река-море» плавания (87 единиц), построенных на нашем заводе с 1967 по 1986 год. Сухогрузы **проекта 1557 типа «Сормовский»** строились также в Рыбинске (40 судов) и на ряде других предприятий, даже за границей, в том числе в Португалии.

Это судно (длина 114 м, дедвейт 3350 тонн) было спроектировано специалистами конструкторского бюро завода «Красное Сормово». В 1972 году за создание и серийное строительство судов нового класса смешанного «река-море» плавания главный конструктор завода А.А. Животовский и ряд работников «Красного Сормова» были удостоены звания лауреата Государственной премии СССР.

Эта серия сухогрузов также была отмечена дипломами ВДНХ, «Знаками качества». Из Сормова суда уходили во все парокходства Советского Союза – в Калининград, Ленинград, Таганрог, Херсон, вплоть до Баку и Амура.

Получился очень удачный вариант, который совместил преимущества универсального судна для перевозки по реке и по морю. Речникам-эксплуатационникам этот сухогруз очень понравился. Порой и сегодня с их стороны звучат предложения «построить такой же». Но построить *такой же* уже нельзя, потому что появились новые конвенционные требования – по охране жизни человека на море, по охране окружающей среды. В силу упомянутых причин строительство судов этой серии завершилось и

появилась необходимость разработки нового проекта.

Так в 1984 году появился первый **сухогруз проекта 19610**, который также был спроектирован на нашем заводе. Это была большая серия – 45 единиц. Головной сухогруз «Волга-4001» сдан в 1984 году, последний «Маэстро Ниязи» уже в 2002 году. Их покупали очень многие парокходства и иностранные судоходные компании из Азербайджана, Венгрии, Украины, прибалтийских государств. Они успешно работают и сегодня. Длина сухогрузов этой серии 141 метр – это максимальные габариты прохода Волго-Донским каналом.

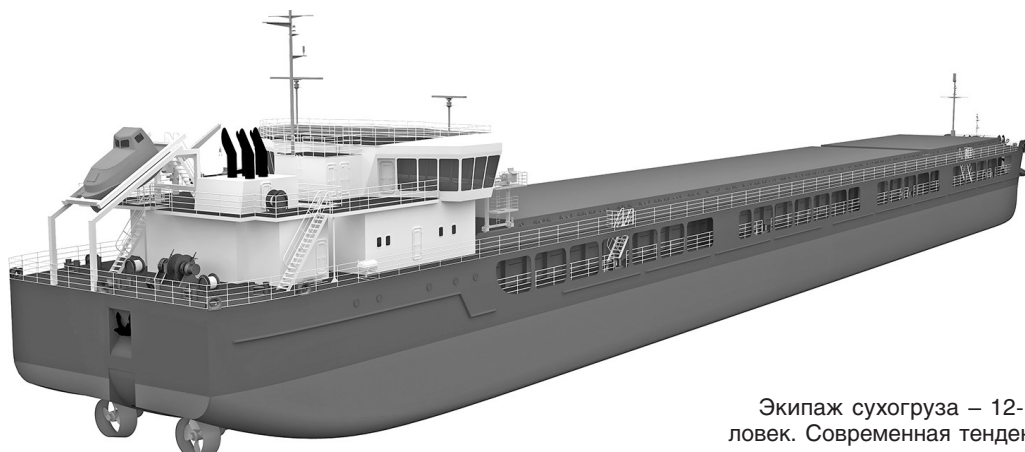
Ещё была небольшая **серия «Россия» (проект 17310)**. Её начали строить в конце 1990-х годов. Последний сухогруз этой серии спущен на воду в 2002 году. Всего построено восемь единиц. Четыре судна ушли на внутренний рынок – в Калининград и на Волгу, остальные – на внешний (немецкие компании).

Все эти проекты разработаны КБ завода «Красное Сормово».

В 2003-2004 годы на заводе «Красное Сормово» построено три универсальных **сухогрузных теплохода типа «Русич» (проект 00101)** дедвейтом 5500 тонн, по проекту ЦКБ «Вымпел».

Теплоходы проекта 00101 – большие сухогрузные суда класса «река-море», они эксплуатируются из морских и речных портов России в порты Балтийского, Северного, Каспийского, Черного и Средиземного морей и в обратном направлении. Судна предназначены для перевозки навалочных и насыпных грузов (металл, лесные грузы, удобрения, бумага, целлюлоза), грузов в контейнерах.

В 2006-2007 годах по проекту Морского Инженерного Бюро (С.-Петербург) завод «Красное Сормово» построил для заказчика «Палмали» серию сухогрузных



теплоходов **проекта RSD17** дедвейтом 6350 тонн. Они достаточно специфичны, это скорее суда морского профиля, чем смешанного плавания. Российский Морской Регистр судоходства сертифицировал в 2006 году головной сухогруз проекта RSD17 «Mirzaga Khalilov» на соответствие стандарту ЕСО. Это первое судно российской постройки, имеющее символ ЕСО. Наличие символа ЕСО в символе класса свидетельствует о том, что судно, с точки зрения незагрязнения окружающей среды, имеет наиболее высокий стандарт безопасности. Строительство этих сухогрузов стало проверкой наших компетенций, проверкой заводских специалистов с точки зрения выполнения работ. Было построено пять судов этого проекта, и они до сего дня ходят по Средиземному морю под мальтийским флагом.

После этого в течение более 10 лет мы сухогрузы не строили. Наступила танкерная эпоха, так как спрос на нефтеналивной флот резко возрос. А сухогрузный флот стал морально устаревать. Поэтому вполне оправданно, что сегодня появилась потребность и в сухогрузных теплоходах.

В настоящее время возрождаются грузопотоки на реках, в частности, перевозка зерна, семян подсолнечника, а также технических грузов. Особенно интересен сегодня Каспийский регион с его природными запасами углеводородов. Там активно ведутся геологоразведочные работы, добыча нефти и нефтепереработка. Это требует большого количества крупных металлоконструкций (к примеру, труб большого диаметра), которые по суше – ни автомобильным, ни железнодорожным транспортом – не перевезёшь в силу их габаритов. Поэтому стали использовать флот. Появились потребности таких перевозок по маршруту «Западная Европа – Каспийский регион», «Россия – Казахстан, Иран, Азербайджан». А в Каспийское море, как известно, можно зайти только со стороны Волги, через Волго-Донской канал. Возникла резкая потребность в сухогрузных судах, чтобы осваивать этот рынок перевозок.

О новом сухогрузном теплоходе проекта RSD59. В последние годы сухогрузы проекта RSD49, спроектированные «Морским Инженерным Бюро – Дизайн СПб» (МИБ) строил Невский завод, они в некотором плане близки к про-

екту RSD59, который нам предстоит освоить. Новый **проект RSD59** выбрал в себя решение всех задач, которые не могли решить суда предшествующих ему проектов. Это судно универсальное, сухогрузное, его габариты максимально позволяют использовать его грузоподъёмность для прохода по каналам. Обеспечены проходы по всем внутренним водным путям Российской Федерации – каналам, рекам, озёрам.

Морская осадка судна доведена до оптимального показателя для работы на Каспии – 4,5 метра. Это позволит максимально использовать его и в каспийских портах. Каспийские порты, особенно в Иране, имеют ограничения по осадке, их особенность заключается в том, что для речных судов они глубоководны, а для морских – мелководны.

Новый сухогруз сможет перевозить любые сорта грузов: металл, контейнеры, насыпные грузы (уголь, щебень, другие строительные материалы). Контейнеры и лес можно будет размещать не только в трюмах, но и на крышках трюмов. Также предусмотрена возможность в случае необходимости перевозить рефрижераторные контейнеры (холодильники): они подключаются к специальной сети и работают, обеспечивая охлаждение продуктов во время рейса.

Особенность судна – способность перевозить тяжёлые металлоконструкции. Обычно суда такого класса и такого габарита имеют четыре трюма, а у сухогруза RSD59 их всего два: один трюм по длине равен трём и имеет длину около 80 метров, что позволит перевозить в нём длинномерные изделия и металлоконструкции (элементы вышек, нефтехимические устройства и проч.). У него соответственно и нагрузка рассчитана на днище, с учётом большого веса этих длинномерных конструкций.

Судно, как уже было сказано, универсальное, но есть у него особый прицел – использовать его в основном для перевозки габаритных грузов в Каспийском регионе.

Надеемся, что оно послужит эффективно и достаточно долго.

Судно, спроектированное «Морским Инженерным Бюро – Дизайн СПб», удовлетворяет всем требованиям с точки зрения безопасности проживания экипажа, охраны окружающей среды и человеческой жизни на море.

Экипаж сухогруза – 12-14 человек. Современная тенденция в судостроении – улучшение условий труда моряков. В свете этого каюты для экипажа предусмотрены только одноместные. Каждая каюта оборудована современным санитарным блоком. Соблюдены все требования по площадям, по местам отдыха. На борту оборудована сауна. То есть условия коренным образом отличаются от прежних, когда жили по несколько человек в каюте, и из всех удобств был только умывальник.

Рабочим проектированием будет заниматься Волжско-Каспийское ПКБ. Параллельно с проектированием начнутся строительные работы, так как сроки постройки достаточно жёсткие. А проектирование – процесс такой, когда на последней стадии могут всплыть те ошибки, которые заложены на более ранних этапах.

Напомним, что контракт на строительство пяти сухогрузных теплоходов проекта RSD59 был подписан в декабре 2016 года, а сдача всех пяти сухогрузов назначена на 2018 год. В настоящее время мы работаем с МИБ, которое занимается разработкой технического проекта, потом Волжско-Каспийское ПКБ будет выполнять рабочие проектирование. Летом 2017 года начнём обработку металла и заказную компанию по закупке оборудования.

Технические характеристики проекта RSD59

Самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, смешанного «река-море» плавания дедвейтом около 5100/7450 тонн (река-море) класса «Волго-Дон макс». Длина судна – 141 м; ширина – 16,9 м; расчетная осадка 3,6 м в реке и 4,5 м в море. Класс судна KM (*) Ice2 R2 AUT1-ICS.

Сухогрузы проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в т.ч. зерна, угля, удобрений, рулонов бумаги), пакетированных крупногабаритных и тяжеловесных грузов с удельным давлением не более 10т/кв.м, пиломатериалов и круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, контейнеров международного образца, длинномерного груза, опасных грузов классов 1.4S, 2, 4, 5, 6.1, 8, 9, в соответствии с «Международной конвенцией перевозки опасных грузов».

Материалы подготовила Маргарита ФИНЮКОВА
Фото из архива музея истории завода

