

Уход с российского рынка крупнейших зарубежных компаний, занимающихся контейнерными перевозками, вызвал значительные изменения в структуре контейнерного рынка России. Появились новые логистические маршруты в Центральной Азии, Каспийском регионе, Узбекистане, Казахстане, Азербайджане и произошла переориентация грузопотоков прежде всего на Дальний Восток и, как следствие, предельная загрузка дальневосточных операторов контейнерных перевозок. При этом транспортный коридор «север–юг» становится одним из ключевых, определяющих направление геополитического и экономического развития России.

На фоне сложившейся ситуации остро ощущается нехватка российских контейнерных судов, как крупнотоннажных вместимостью около 3000 TEU, так и небольших судов смешанного плавания, ориентированных в том числе на внутренние водные магистрали. С учетом высокой стоимости импортного контейнерного флота очевидна необходимость строительства контейнерных судов на российских верфях.

В обеспечение этой потребности Объединенная судостроительная корпорация на мощностях Южного Центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС) приступила к строительству четырех сухогрузных судов (контейнеровозы) смешанного плавания по пр. 00108, техническую документацию которого разрабатывает АО «КБ «Вымпел».

Контракт на строительство и поставку сухогрузных судов (контейнеровозов) повышенной контейнеровместимости заключен в декабре 2022 г. Строительство судов пр. 00108 осуществляется на судостроительном заводе «Лотос», что позволит обеспечить дополнительную загрузку, необходимую для стабильной работы предприятий Астраханского региона.

Пр. 00108 разработан с учетом особенностей эксплуатации судна в морских районах, но при этом является универсальным решением. Суда могут эксплуатироваться в морских районах R2 в соответствии с классом Российского Классификационного общества, а также на внутренних водных путях РФ с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Сухогрузы-контейнеровозы пр. 00108 предназначены для перевозки до 531 контейнера международного стандарта, в том числе 72 рефрижераторных контейнеров. В грузовых трюмах и на люковых закрытиях предусматривается перевозка генеральных и навалочных грузов, в частности, круглого леса, пиломатериалов, металла в связках и рулонах, зерна, угля, опасных грузов в упаковках классов: 1; 2.1; 2.2; 2.3; 3; 4.1; 4.2; 4.3; 5.1; 5.2; 6.1; 8 и 9. Грузовой трюм № 2 длиной 72,0 м позволяет перевозить крупногабаритные, длинномерные и тяжеловесные грузы.



УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СУХОГРУЗЫ ПОВЫШЕННОЙ КОНТЕЙНЕРОВМЕСТИМОСТИ

В.В. Волков, гл. конструктор, АО «КБ «Вымпел»,
контакт. тел. (831) 439 6723



Таким образом, возможность перевозки грузов большой номенклатуры позволит новым судам пр. 00108 максимально гибко работать на линии в разных направлениях.

Суда пр. 00108 можно эффективно использовать не только в рамках транспортного коридора «север–юг», но и на других линиях, что минимизирует риски при значительном изменении грузооборота. Возможность эффективной круглогодичной эксплуатации в различных регионах в перспективе позволит повысить серийность строительства и снизить стоимость судов.

При разработке пр. 00108 использовалась концепция максимального схождения с эксплуатируемыми сегодня судами смешанного района плавания в части состава энергетической установки, основных компоновочных решений, но при достижении качественно большей контейнеровместимости. Носовое расположение жилой надстройки и рулевой рубки позволило довести контейнеровместимость, как уже сказано, до 531 TEU. Контейнеры расположены в три яруса на люковых закрытиях и в грузовых трюмах.

Главные размерения судна выбраны, исходя из необходимости прохождения по Волго-Донскому каналу. Длина судна составляет 141,0 м, ширина – 16,9 м, высота борта – 6,3 м. Дедвейт судна – около 4900 т в реке при осадке 3,6 м и около 9200 т в море при осадке 5,3 м. Скорость судна – 10 уз. При этом дальность плавания составляет не менее 4000 миль. Автономность по запасам топлива, смазочного масла, пресной воды и провизии – не менее 20 суток для морских условий и 12 суток при плавании по реке.

В качестве главных двигателей предусмотрены два среднеоборотных дизеля мощностью 1200 кВт каждый. Соответствие выбросов NOx главных двигателей стандарту TIER III Правила 13 Приложения VI к МАРПОЛ обеспечивается благодаря установке на судне системы каталитической очистки выхлопных газов.

Одной из особенностей проекта является минимизация использования импортных материалов и комплектующего оборудования. Основное оборудование, применяемое на судне, отечественное либо поставки дружественных стран.

Разработка и строительство универсальных сухогрузов повышенной контейнеровместимости станет значительным вкладом в развитие Каспийского региона как одного из крупнейших транспортных узлов в новой экономической формации. ■