



Александра ДУБИНЦОВА,
ОАО «ЕРП»

Танкер мирового уровня:

Енисейское пароходство
модернизирует
нефтеналивной флот



Енисейское пароходство первым в стране произвело модернизацию танкера типа «Ленанефть». На реализацию проекта конструкторам, судокорпусникам, сварщикам и другим специалистам понадобилось два с половиной года. Теперь судно соответствует мировым стандартам экологической безопасности.

Соблюдение мировых требований экологической безопасности, в том числе на речном флоте, давно стало одной из важнейших задач руководства страны. Именно поэтому в 2008 году Россия присоединится к международной конвенции, в соответствии с которой все нефтеналивные суда должны быть оборудованы двойными бортами и двойным дном.

Большая часть флота Енисейского пароходства уже прошла соответствующую модернизацию: нефтеналивные баржи грузоподъемностью свыше тысячи тонн оборудованы двойным дном и двойными бортами, на самоходных судах (буксирах, танкерах и сухогрузах) установлены дополнительные танки для сбора нефте-содержащих вод. Самым крупным проектом стала модернизация танкера типа «Ленанефть». ОАО «ЕРП» эксплуатирует три судна данного проекта. Все они

названы в честь знаменитых красноярцев: «Василий Суриков», «Александр Печеник», «Виктор Астафьев».

Первый танкер, «Василий Суриков», был поднят на слип Подтесовской ремонтно-эксплуатационной базы ОАО «ЕРП» в ноябре 2004 года.

– Рабочий проект модернизации разработало конструкторское бюро Енисейского пароходства на основе технического проекта Одесского морского инженерного бюро, – рассказала руководитель группы модернизации флота конструкторского бюро ОАО «ЕРП» Галина Овчинникова. – В процессе реконструкции судна технический проект был доработан и усовершенствован.

На модернизации были задействованы три основных цеха Подтесовской РЭБ флота: котельно-корпусный, механосборочный и цех отделочных работ. В бригады, занятые на реконструкции, привлекли лучших специалистов завода, стаж которых превышал 10 лет.



За два с половиной года грузовая система теплохода была практически полностью переделана: появилось второе дно, дополнительные переборочные клинкеты и задвижки. Теперь грузоподъемность танкера составляет 2,73 тысячи тонн (раньше «Василий Суриков» перевозил не более 2,1 тысячи тонн), появилась возможность транспортировать до трех видов топлива одновременно. Модернизирована система вентиляции, появилась система молниезащиты, установлены новые двигатели.

Реконструкция первого танкера типа «Ленанефть» далась всем службам Подтесовской РЭБ и Енисейского пароходства нелегко. В процессе работы возникало немало сложностей, которые приходилось оперативно решать на месте. Немалую поддержку при принятии решений оказал экипаж судна. Команда принимала активное участие и вносила свои предложения с точки зрения эксплуатации.

Высокий профессионализм судокорпусников и сварщиков, настойчивость и стремление к результату со стороны конструкторов и механиков позволили довести проект до логического завершения. Все специалисты, вложившие в проделанную работу немало сил, знаний и опыта, небезосновательно гордятся результатом.

– Похвал, наверно, заслуживает каждый, участвовавший в проекте, – отметил начальник технического отдела Подтесовской РЭБ флота ОАО «ЕРП» Михаил Урбан. – Мне бы хотелось отметить нашего идейного вдохновителя – главного инженера Подтесовской РЭБ Юрия Макарова, конструкторов Галину Овчинникову, Александра Янушевича, Елену Оборонову, а также начальников основных цехов – Вячеслава Спасова и Валерия Шкалова.

Летом этого года модернизированный «Василий Суриков» был сдан в эксплуатацию и отправился в навигацию. Благодаря новому танкеру тысячи людей в отдаленных северных поселках Красноярского края обеспечены топливом и ГСМ на предстоящую зиму.

А Подтесовская РЭБ флота подняла на слип следующий танкер пр. Р77. «Виктор Астафьев» тоже будет оснащен вторым дном, новыми грузовой и вентиляционной системами. Модернизация «Виктора Астафьева» идет уже с учетом опыта, полученного во время работы на танкере «Василий Суриков». Например, второе (внутреннее) дно решено сделать плоским, а не криволинейным. Кроме того, конструкторы отказались от установки тронка (приподнятой части палубы). Это значительно облегчит труд судокорпусников, уменьшит затраты и при этом не скажется на эксплуатационных характеристиках теплохода. По предложению начальника котельно-корпусного цеха Подтесовской РЭБ флота Вячеслава Спасова, решено было не вскрывать палубу судна, а сделать только технический вырез. Это существенно сократит объем сварочных работ. В общем, процесс доработки и усовершенствования проекта продолжается.

Проектом модернизации танкера «Виктор Астафьев» заинтересовались другие судоходные компании России. Например, Обь-Иртышское пароходство обратилось с предложением приобрести его. Это не удивительно, ведь совсем скоро эксплуатировать не дооборудованные суда проекта Р77 будет запрещено.

Фото Алексея БУРАВЦОВА

Основные характеристики судов проекта Р77, модернизированных в Енисейском пароходстве

Характеристика судна	Проект Р77	Проект 1840 теплоход «В. Суриков»	Проект 1902 Теплоход «В. Астафьев»
Водоизмещение порожнем, т	931	1161,3	1067
Осадка порожнем, м	0,78	0,98	0,90
Водоизмещение в грузу	3225	4100	3664
Осадка в грузу в пресной воде, м	2,5	3,15	2,84
Осадка в грузу в соленой воде, м	2,45	3,08	2,78
Грузоподъемность, т	2150	2727	2463
Назначение судна	Перевозка одного сорта нефтепродуктов с температурой вспышки паров ниже 60°C и выше 60°C, не требующих подогрева	Перевозка одного, двух, трех сортов нефтепродуктов с температурой вспышки паров ниже 60°C и выше 60°C, не требующих подогрева.	Перевозка одного, двух, трех сортов нефтепродуктов с температурой вспышки паров ниже 60°C и выше 60°C, не требующих подогрева.
Класс судна	«М-ПР2,5 (лед 30) А»	«М-ПР2,5 (лед 30) А»	«М-ПР2,5 А»
Запас топлива, т	86,0	105,6	45,0

Примечание:

Проект арх. 1840 с двойными бортами и двойным дном в районе грузовых танков и в районе топливных цистерн собственного запаса топлива, тронком (поднятой палубой) в районе грузовых танков. Назначение проекта: выполнение правил экологической безопасности, предъявляемых к нефтеналивным судам, увеличение грузоподъемности, расширение номенклатуры перевозимых грузов.

Проект арх. 1902 с двойными бортами и двойным дном в районе грузовых танков и в районе топливных цистерн собственного запаса топлива, без тронка, автор проекта КТБ ОАО «ЕРП». Назначение проекта: выполнение правил экологической безопасности, предъявляемых к нефтеналивным судам, сохранение грузоподъемности, расширение номенклатуры перевозимых грузов.