



ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

ИСКУССТВО СТРОИТЬ КОРАБЛИ

Завод «Красное Сормово» (входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) – один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 году. Сормовская верфь вписала особую страницу в историю отечественного военного кораблестроения и коммерческого судостроения. Около 2000 судов гражданского флота построил завод за свою историю. Более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, включая 26 атомных, построено и модернизировано на «Красном Сормове» за 75 лет.



Сегодня Завод «Красное Сормово» строит суда коммерческого флота, отвечающие всем требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Нашими заказчиками являются крупнейшие судоходные компании России, Казахстана, Азербайджана, Туркмении и других стран. Начиная с 2002 года Английское Королевское общество корабельных инженеров (The Royal Institution of Naval Architects) четыре раза включало сормовские танкеры в Список «Значительных судов года» (Significant Ships of the Year).

Наряду с Заводом «Красное Сормово» в состав ОСК также входит Группа МНП, осуществляющая управление судостроительными проектами, Волго-Каспийское проектно-конструкторское бюро и завод Сормовское машиностроение.

Заказчику мы предлагаем полный цикл создания судов: от технического предложения до ходовых испытаний и сервисного обслуживания построенного судна. Тесное взаимодействие конструкторской идеи и грамотной системы управления реализуемыми проектами позволяет нам успешно развиваться на рынке судостроения, концентрируясь на судах дедвейтом до 13,5 тыс. тонн.

Основные компетенции специалистов Группы МНП связаны с управлением судостроительными проектами, начиная от формирования портфеля

заказов на проектирование и строительство, материально-технического снабжения и заканчивая организацией гарантийного и постгарантийного обслуживания построенных судов.

Волго-Каспийское ПКБ имеет почти 50-летний опыт проектирования и сегодня разрабатывает проекты танкеров и сухогрузов с учетом индивидуальных запросов заказчиков и специфических требований региона эксплуатации, включая повышенные экологические нормы.

Благодаря проведенному в последние годы техническому перевооружению производственного комплекса и модернизации оборудования Завод «Красное Сормово» готов в настоящее время строить 12 судов коммерческого флота в год.

В портфеле заказов Завода «Красное Сормово», в основном, танкеры и сухогрузы среднего дедвейта от 5 тыс. до 13,5 тыс. тонн смешанного «река-море» плавания, которые могут быть доставлены заказчику в морские порты Балтики и Азовского моря. Эти ограничения вызваны габаритными размерами шлюзов единой глубоководной системы европейской части РФ. Однако это не ограничивает возможности завода для строительства судов значительно большего дедвейта, вплоть до 60 тыс. тонн, для эксплуатации на Каспийском море.

Результатом успешного взаимодействия специалистов стратегического и тактического маркетинга Группы МНП, конструкторов-проектировщиков Волго-Каспийского ПКБ, инженерного и производственного персонала Завода «Красное Сормово» стало строительство серий танкеров проектов 19614, 19619 и 19900, обладающих исключительной маневренностью, безопасностью и способных перевозить расширенную номенклатуру грузов. Серия из 25 танкеров проекта 19614 стала самой большой в истории современного российского судостроения, построенной на одной верфи.

Хорошие партнерские отношения сложились у Завода «Красное Сормово» и с ведущими российскими и зарубежными проектными бюро. Итогом совместной работы стало строительство серий танкеров проектов RST22, RST27, сухогрузных теплоходов проектов 00101 и RSD17. В настоящее время ведется строительство дноуглубительных судов с объемом трюма 1000 м³ проекта TSHD1000.

Мы ценим наших сегодняшних заказчиков и гордимся достигнутым уровнем взаимопонимания. Мы приглашаем к сотрудничеству новых заказчиков и уверены, что это сотрудничество будет долгосрочным и взаимовыгодным.

*С уважением, Николай Жарков,
генеральный директор АО «Завод «Красное Сормово»*

ИСКУССТВО СТРОИТЬ КОРАБЛИ

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



Наше особое достижение – многолетние плодотворные и взаимовыгодные отношения с нашими заказчиками. Мы строим современные суда как для российских, так и для зарубежных судостроительных компаний, которые ценят сжатые сроки строительства, высокое качество, надежность и эффективность эксплуатации сормовских судов. Отдельная страница деятельности завода – строительство крупнотоннажных танкеров для Каспийского моря.

Национальными судоходными компаниями Азербайджана и Казахстана эксплуатируются десять танкеров проекта 19619 дедвейтом более 13 тыс. тонн. Сегодня это самые большие танкеры, работающие на Каспии. Танкеры проекта 19619, построенные для Азербайджанского государственного Каспийского морского пароходства, дважды – в 2004 и 2008 гг. – включались Английским Королевским обществом корабельных инженеров в Список «Значительных судов года».

Специально для Каспийского моря Волго-Каспийским ПКБ с учетом маркетинговых решений

специалистов Группы МНП разработан танкер проекта 19900 дедвейтом 7100 тонн. Построенный на Заводе «Красное Сормово» для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана головной танкер проекта 19900 Jeuhun включен в Список «Значительных судов 2010 года».

Для российской судоходной компании В.Ф. Танкер построена серия из восьми сормовских танкеров проекта 19614, а также десять танкеров проекта RST27. Головной танкер проекта RST27 «В.Ф.Танкер-1» включен в Список «Значительных судов 2012 года».

В последние десять лет Завод «Красное Сормово» успешно построил десятки коммерческих судов для судоходных компаний: Pietra Barbara, Группа Palmali, Saturn Shipping, Moorgpark Ltd., П.ТрансКо, Московского речного пароходства, Synergy Shipping Ltd, Курганнефтепродукт и др.

В 2014 году, после почти пятидесятилетнего перерыва, завод вернулся к строительству дноуглубительных судов. Для российских портов по контракту с ФГУП «Росморпорт» строятся три дноуглубительных судна нового поколения с объемом трюма 1000 м³. Проект разработан компанией Damen Shipyard Gorinchem (Нидерланды).



Нацеленность на новые проекты – основное конкурентное преимущество Завода «Красное Сормово». Благодаря хорошо организованной и четкой работе завод в сжатые сроки осваивает строительство судов принципиально новых проектов. Это усиливает наши позиции на рынке.

Дмитрий Хритин,
генеральный директор Группы МНП



УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ

ГРУППА МНП

Ключевая компетенция Группы МНП – управление проектами в области судостроения. В этой области деятельности созданы единые корпоративные стандарты управления и накоплен большой опыт их использования.

Группа МНП формирует стратегию развития, генерирует инжиниринговые решения, осуществляет стратегический и тактический маркетинг, обеспечивает материально-техническое снабжение и управление активами судостроительного бизнеса.

Группа МНП активно привлекает международные и российские институты к финансированию строительства судов и модернизации производствен-

ных мощностей. Многолетнее взаимовыгодное сотрудничество с ведущими российскими банками позволяет использовать наиболее эффективные финансовые инструменты.

Группа МНП реализует общие подходы к управлению ресурсами и качеством продукции. Общая информационная система и профессиональная команда менеджеров позволяют

быстро реагировать на внешние и внутренние изменения, максимально эффективно использовать ресурсы, оптимизировать финансовые потоки и обеспечивать точное исполнение сроков контрактов. Все это позволило создать успешный механизм развития бизнеса, направленный на достижение поставленных стратегических и тактических целей и повышение эффективности капиталовложений.



Отлаженная технологическая структура: Группа МНП – Волго-Каспийское ПКБ – Завод «Красное Сормово» – обеспечивает полный цикл создания современных судов различного назначения и дедвейта. Возможностью полностью проектировать и строить полнокомплектные суда непосредственно под задачи заказчика и под требования выбранного заказчиком классификационного общества могут гордиться только самые прогрессивные верфи.

*Вадим Малов,
исполнительный директор Группы МНП*



ЦИФРЫ И ФАКТЫ

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»



- 1849** Основание Сормовского завода.
- 1887** Первый морской нефтяной танкер «Минин» водоизмещением 500 тонн для Каспийского моря.
- 1903** Первый в мире дизель-электроход, танкер «Вандал».
- 1930** Нефтевозы-шхуны грузоподъемностью от 7000 до 13 500 тонн.
- 1930** Начало строительства подводных лодок (построено, модернизировано и передано ВМФ более 300 подводных лодок различных проектов, в том числе 26 атомных).
- 1951** Головная подводная лодка пр. 613.
- 1967** Начало строительства сухогрузов типа «Сормовский» (построено 120 судов).
- 1976** Первый глубоководный спасательный аппарат (построено 25 аппаратов).
- 1984** Головная атомная подводная лодка пр. 945.
- 1985** Начало строительства сухогрузов типа «Волга» (построено 45 сухогрузов).
- 1999** Первый танкер пр. 19612 дедвейтом 8000 тонн (всего построено 5 танкеров).
- 2002** Новая серия танкеров пр. 19614 дедвейтом 5400 тонн (построено 25 танкеров).
- 2003** Танкеры нового поколения пр. 19619 дедвейтом около 13000 тонн – самые большие танкеры для Каспийского моря (построено 14 танкеров).

- 2004** Головной танкер пр. 19619 «Президент Гейдар Алиев» включен в Список «Значительных судов 2004 года» (Significant Ships of 2004) Английского Королевского общества корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects – RINA). Танкер построен для Азербайджанского государственного Каспийского морского пароходства.
- 2005** Строительство правого понтона строительной баржи (платформы) Ersai 1, предназначенной для выполнения работ на месторождении Кашаган (Северный Каспий); уникальная стыковка на плаву двух понтонов.
- 2006** РС сертифицировал головной сухогруз пр. RSD17 Mirzaga Khalilov на соответствие стандарту ЭКО.
- 2007** Завод «Красное Сормово» начал строительство серии из 7 танкеров типа «Новая Армада» пр. RST22 с повышенным экологическим классом РС «ЭКО Проект».
- 2008** Танкер пр. 19619 Zangezur, построенный для Азербайджанского государственного Каспийского морского пароходства, включен RINA в Список «Значительных судов 2008 года»; это шестой тринадцатитысячник, построенный для компании КАСПАР на Заводе «Красное Сормово».

- 2008** Возвращен после модернизации в строй ВМФ глубоководный спасательный аппарат АС-28.
- 2009** Начало строительства серий нефтеналивных танкеров для национальных судоходных компаний Казахстана и Туркмении.
- 2010** Начало строительства танкеров пр. 19900 дедвейтом 7100 тонн с усиленной морской функцией и увеличенным дедвейтом; проект разработан Волго-Каспийским ПКБ (всего построено 6 танкеров).
- 2010** Танкер Jeyhun, построенный для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана, включен Английским Королевским обществом корабельных инженеров в Список «Значительных судов 2010 года».
- 2011** Начало строительства танкеров пр. RST27. Головной танкер «В.Ф. Танкер-1» включен RINA в Список «Значительных судов года» (построено 17 танкеров).
- 2013** Строительство серии из 10 барж для компании П.ТрансКо.
- 2014** Начало строительства трех дноуглубительных судов нового поколения для морских портов Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург и Туапсе по контракту с ФГУП «Росморпорт».



Я не знаю, как распространяются электромагнитные волны, но знаю, как воспитывать за отсутствие связи.

Марк Вингарт,
директор по экономике и финансам
Завода «Красное Сормово»



СТРАТЕГИЯ КАЧЕСТВА

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Конструкторский, производственный, технологический, экономический потенциал Завода «Красное Сормово» позволяет строить корабли и суда по международным нормам и правилам. Предприятие обладает большим опытом строительства судов под наблюдением Российских Морского и Речного Регистров судоходства. Наши заказчики уверены в высокой надежности и качестве построенных судов.

Завод «Красное Сормово» реализует комплексный подход к обеспечению качества проектирования, строительства и сервисного обслуживания судов, что включает:

- соответствие проектной документации правилам классификационных обществ и международных конвенций;
- техническую, экономическую и технологическую экспертизу проектов;
- автоматизированное моделирование организационно-технологических схем постройки судов;
- высокотехнологичные и автоматизированные технологические процессы строительства;
- аттестацию производственных участков, технологических процессов и работников подразделений;

- контроль качества материально-технического снабжения;
- контроль и испытания в процессе производства и сдачи продукции;
- анализ качества судов и кораблей в процессе эксплуатации.

Технологические возможности

максимальная длина судна, м	150
максимальная ширина судна для выхода в Балтийское и Черное море, м	17,5
максимальная ширина судна для выхода в Каспийское море, м	25
максимальная масса судна, т	6000
объем металлообработки, т/год	38 500

Коммерческие суда

- танкеры дедвейтом до 60 000 тонн
- сухогрузы дедвейтом до 13 000 тонн

Танкеры и сухогрузы оснащаются первоклассным оборудованием ведущих международных компаний, современными средствами радионавигации, связи и автоматики и высокоточными измерительными приборами.

Пассажирские суда

- круизные пассажирские суда речного и смешанного «река-море» плавания

Технический и вспомогательный флот

- дноуглубительные суда и земснаряды

Военное кораблестроение

- дизель-электрические подводные лодки
- спасательные глубоководные аппараты

Технические средства для освоения шельфа

- модули морских и добывающих платформ

Мы строим суда добросовестно, строим быстро. Построенные суда надежны и эффективны в эксплуатации. И заказчики это ценят.

Михаил Першин,
исполнительный директор Завода «Красное Сормово»



ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Техническое перевооружение и модернизация производства обеспечили Заводу «Красное Сормово» выход на новый уровень строительства судов. Сегодня на заводе создан автоматизированный замкнутый цикл строительства судов коммерческого флота: от поставок металлического листа – до формирования готовых корпусных конструкций. Корпусное производство завода находится на уровне ведущих судостроительных верфей.

Основным пунктом программы технического перевооружения и модернизации Завода «Красное Сормово» стало введение в эксплуатацию линии сборки и сварки плоских секций немецкой компании IMG. Производительность линии составляет 38,5 тыс. тонн в год. Линия позволяет выпускать плоские секции габаритами до 18x12 метров и весом до 60 тонн. Общая длина линии составляет 155 метров.

Подготовка металла осуществляется на линии очистки и грунтовки листового и профильного

металлопроката горизонтального типа компании Schlik. В линии реализована цепь полностью автоматизированных операций. Все оборудование линии имеет систему вентиляции и очистные фильтры.

В рамках программы технического перевооружения на участке термической резки введены в эксплуатацию две машины нового поколения с поворотным плазмотроном компании ESAB и две машины термической резки фирмы Messer.

За счет чередования операций вырезки и съема деталей без остановки работы оборудования уровень использования машин термической резки вырос до 75–85%.

Техническое перевооружение и модернизация производства значительно расширили возможности предприятия по строительству высокотехнологичных, экологически безопасных судов, отвечающих требованиям классификационных обществ и международных конвенций.



Введен в эксплуатацию целый комплекс современного оборудования, позволивший повысить качество строительства судов и улучшить условия труда. Мы строим танкеры и сухогрузы, отвечающие всем требованиям классификационных обществ и международных конвенций.

*Александр Цепилов,
технический директор Завода «Красное Сормово»*



ПРОЕКТИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКИХ СУДОВ

ВОЛГО-КАСПИЙСКОЕ ПКБ

Наличие проектно-конструкторского бюро позволяет максимально гибко и качественно реализовать потребности заказчиков судов коммерческого флота. Волго-Каспийское ПКБ специализируется на разработке классификационных проектов, рабочей конструкторской документации (РКД) речных судов, судов смешанного плавания и морских судов различных типов:

- танкеры, сухогрузы и контейнеровозы речного, смешанного (класса «река-море») и морского плавания;
- танкеры-химовозы;
- стоечные суда (дебаркадеры) и сооружения;
- суда вспомогательного флота и флота обеспечения;
- баржи, баржи-площадки;
- прочие суда и плавсредства.

Волго-Каспийское ПКБ имеет также значительный опыт проектирования инженерных сооружений, предназначенных для обустройства шельфовых месторождений.

Проектирование ведется как по правилам Российского Морского Регистра судоходства, так и международных классификационных обществ – Germanischer Lloyd, Lloyd's Register и Det Norske Veritas.

Система менеджмента качества Волго-Каспийского ПКБ соответствует требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001.

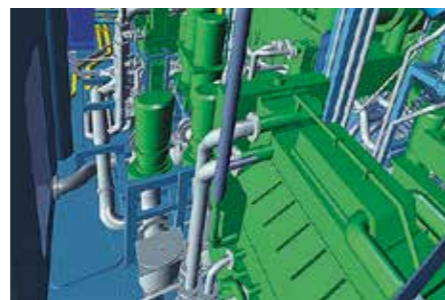
Специалисты Волго-Каспийского ПКБ используют современные системы автоматизированного проектирования: Nuras-Cadmatic, AutoCAD, Ship Model (работа с поверхностью), Poseidon (расчеты прочности), Проект 1 и др.

Система трехмерного проектирования Nuras-Cadmatic, используемая специалистами Волго-Каспийского ПКБ с 2006 года, является общепризнанным в мировом судостроении программным обеспечением. На ранних стадиях проектирования судна используется специали-

зированная система автоматического проектирования NAPA, включающая пакет программных модулей, которые позволяют осуществлять создание поверхности корпуса судна, различные расчеты по теории корабля, моделирование корпусных конструкций.

Комплекс выполняемых проектных работ

- разработка концептуального и эскизного проектов;
- разработка классификационного проекта под требования российских и зарубежных классификационных обществ;
- разработка рабочей конструкторской документации, в том числе по класс-проекту заказчика;
- разработка проектов модернизации судов: морских, внутреннего и смешанного (река-море) плавания;
- разработка приемо-сдаточной и эксплуатационной документации;
- техническое сопровождение строительства судна на верфи.



По опыту проектирования широкой гаммы судов для внутренних водных путей и морского плавания Волго-Каспийское ПКБ входит в число передовых в России. Наши специалисты продолжают полувекковые традиции проектных подразделений завода.

*Станислав Покровский,
генеральный директор Волго-Каспийского ПКБ*



ТАНКЕРЫ

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Вся история Сормовского завода связана с проектированием и строительством танкеров. В 1887 году для нефтяной компании «Товарищество братьев Нобель» завод построил первый морской танкер «Минин» водоизмещением 500 тонн. В 1903 году Сормовский завод построил первый в мире дизель-электроход, танкер «Вандал».

Строящиеся сегодня нефтеналивные танкеры и танкеры-химовозы морского, речного и смешанного (река-море) плавания – это суда коммерческого флота XXI века, учитывающие все требования ведущих мировых нефтяных компаний. При проектировании и строительстве танкеров принимаются во внимание все изменения в международных конвенциях, экологических требованиях, постоянно вводятся улучшения в конструкцию судов по уже имеющемуся опыту эксплуатации.

Проводимая модернизация конструкции судов включает в себя, в том числе, установку автоматической системы пожаротушения высокого давления, а также системы инертных газов, предупреждающей развитие нештатных ситуаций.

В целях борьбы с терроризмом на море суда также оборудованы системой охранного оповещения для скрытой передачи сообщений об угрозе безопасности судна.

При проектировании и строительстве танкеров могут быть согласованы и реализованы существенные для заказчика дополнительные опции, направленные на увеличение производительности грузового комплекса, оптимизацию операционного цикла, расширение номенклатуры перевозимых грузов. Все это позволяет повысить эффективность эксплуатации танкеров и сократить сроки окупаемости инвестиций.



Усилия Группы МНП направлены и на расширение географии бизнеса, и на диверсификацию продуктовой линейки. Танкеры – особый тип судов. И каждый наш новый проект – это повышение эффективности грузоперевозок, надежности и экологической безопасности.

Андрей Иванов,
директор по судостроению Группы МНП





ТАНКЕР ПРОЕКТА 19614



ТАНКЕР ПРОЕКТА 19619

Тип судна

Двухвинтовое, с двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, двойными бортами и двойным дном, кормовым расположением машинного отделения и жилой надстройки.

Назначение

Перевозка наливом нефти и нефтепродуктов с удельным весом до 0,99 т/м³, с температурой вспышки менее 60°C, а также растительных масел. Возможна перевозка двух видов грузов в одном рейсе. Предусмотрен подогрев вязких сортов груза.

Район плавания

Внутренние водные пути Российской Федерации («река-море» плавание), морские неарктические районы в соответствии с классом судна.

Класс судна

КМ Ice1 R2-RSN AUT3 VCS Oil tanker/ Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP) Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

Инженерный центр Завода «Красное Сормово».

Основные характеристики (море/река)

Длина, м.....	141,0
Ширина, м.....	16,9
Высота борта, м.....	6,1
Надводный габарит, м.....	13,2
Осадка, м.....	3,73/3,6
Грузоподъемность, т.....	5330/4930
Дедвейт, т.....	5530/5030
Объем грузовых танков, м ³	6720
Главный двигатель-дизель, мощность, кВт.....	2x930
Скорость хода в полном грузу, узлы.....	10
Экипаж / количество мест.....	14/16
Автономность в море, сутки.....	15

Головное судно построено в 2002 году.

Тип судна

Двухвинтовое, с двенадцатью грузовыми танками и двумя слоп-танками, двойными бортами и двойным дном, кормовым расположением машинного отделения и жилой надстройки.

Назначение

Перевозка наливом нефти и нефтепродуктов с удельным весом до 0,99 т/м³, с температурой вспышки менее 60°C. Возможна перевозка двух видов грузов в одном рейсе. Предусмотрен подогрев вязких сортов груза.

Район плавания

Круглогодичное плавание в районах с умеренно-холодным морским климатом, морских неарктических районах в соответствии с классом судна.

Класс судна

КМ Ice1 [1]R1 AUT1 OMBO LI VCS IGS-NG BWM Oil tanker (ESP) Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

Конструкторское бюро Группы МНП.

Основные характеристики

Длина, м.....	150
Ширина, м.....	17,3
Высота борта, м.....	10,5
Надводный габарит, м.....	15,5
Осадка, м.....	6,97
Грузоподъемность, т.....	12 290
Дедвейт, т.....	12 760
Объем грузовых танков, м ³	14 770
Главный двигатель-дизель, мощность, кВт.....	2x1620
Скорость хода в полном грузу, узлы.....	10
Экипаж / количество мест.....	14/20
Автономность в море, сутки.....	20

Головное судно построено в 2004 году.



ТАНКЕР ПРОЕКТА R5T22



ТАНКЕР ПРОЕКТА 1990

Тип судна

Однопалубное, с шестью грузовыми и двумя отстойными танками, двумя поворотными винто-рулевыми колонками, двойным дном, двойными бортами и тронком в районе грузовых танков, с баком и ютом, открытым переходным мостиком, кормовым расположением машинного отделения и жилой надстройки, рулевой рубкой закрытого типа (от борта до борта).

Назначение

Перевозка сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с поддержанием температуры перевозимого груза 50°C. В одном рейсе

предусматривается одновременная перевозка трех видов груза.

Район плавания

Морские районы, соответствующие ограниченному району плавания II, внутренние водные пути Российской Федерации с учетом ограничений.

Класс судна

KM Ice1 R2 AUT1 OMBO Oil tanker CLEAN DESIGN (ESP) Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

Морское Инженерное Бюро (Одесса).

РКД

Волго-Каспийское ПКБ.

Основные характеристики (море/река)

Длина, м.....	139,95
Ширина, м.....	16,60
Высота борта, м.....	6,00
Осадка, м.....	4,6/3,6
Грузоподъемность, т.....	6609/4409
Дедвейт, т.....	7008/4611
Вместимость грузовых танков, м ³	7833
Вместимость отстойных танков, м ³	25
Максимальная длительная мощность ГД, кВт.....	2x1200
Скорость хода в грузу при осадке 4,60 м при 0,85 МДМ (не менее), узлы.....	10,5
Экипаж / количество мест.....	12/14
Автономность плавания по запасам топлива, сутки.....	20/10

Головное судно построено в 2008 году.

Тип судна

Стальной однопалубный теплоход с двумя полноприводными рулевыми колонками с ВФШ в насадках, носовым подруливающим устройством, с баком и ютом, наклонным форштевнем, санеобразными кормовыми обводами с диаметрально расположенным скегом, плоским транцем, двойным дном и двойными бортами для размещения водяного балласта, с двенадцатью грузовыми танками, двумя слоп-танками, расположенными в кормовой части судна, с электрогидравлическим краном для обеспечения грузовых операций, с кормовым расположением машинного отделения и надстройки, с закрытой (от борта до борта) рулевой рубкой.

Назначение

Перевозка сырой нефти и нефтепродуктов с температурой вспышки ниже 60°C и мазута; с максимальной плотностью перевозимых грузов 0,99 т/м³ с обеспечением подогрева. Обеспечивается перевозка трех сортов груза в одном рейсе.

Район плавания

Морские районы, соответствующие ограниченному району плавания II, внутренние водные пути Российской Федерации в соответствии с ограничениями.

Класс судна

KM Ice1 [I] R2 AUT1-ICS OMBO LI VCS Oil tanker (ESP) Российского Морского Регистра судоходства.

Основные характеристики

Длина наибольшая, м.....	141,50
Ширина, м.....	16,6
Высота борта, м.....	6,82
Высота габаритная от ОП до верха несъемных частей, м.....	17,2
Осадка, м.....	4,6
Дедвейт (при осадке 4,6 м), т.....	7087
Вместимость грузовых танков, м ³	7984
Вместимость отстойных танков, м ³	246
Главный двигатель-дизель, максимальная длительная мощность, кВт.....	2x1200
Скорость, узлы.....	10,5
Экипаж / количество мест.....	12/14
Автономность плавания, сутки.....	20

Головное судно построено в 2010 году.

Проект

Волго-Каспийское ПКБ.



ТАНКЕР ПРОЕКТА RST27



Тип судна

Стальной однопалубный теплоход с двумя поворотными винто-рулевыми колонками, шестью грузовыми танками, баком и ютом, кормовым расположением рубки и машинно-котельного отделения, с двойным дном, двойными бортами и тронком в районе грузовых танков.

Назначение

Перевозка сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60°C, а также перевозка растительных масел и химических грузов. Обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза.

Район плавания

Морские районы, соответствующие ограниченному району плавания R2 – с высотой волны 3% обеспеченности 7 м, с удалением от места убежища 100 миль и с допустимым расстоянием между местами убежища не более 200 миль, внутренние водные пути Российской Федерации с учетом ограничений.

Класс судна

KM Ice1 R2 AUT1- ICS, VCS, ECO-S OMBO, Oil tanker (ESP) Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

Морское Инженерное Бюро (Одесса).

РКД

Волго-Каспийское ПКБ.

Основные характеристики (море/река)

Длина наибольшая, м.....	140,85
Длина между перпендикулярами, м.....	137,1
Ширина расчетная, м.....	16,7
Ширина габаритная, м.....	16,86
Высота борта, м.....	6,0
Осадка проектная в реке, м.....	3,6
Осадка по ЛГВЛ (море), м.....	4,2
Дедвейт в реке (при осадке 3,6 м), т.....	5378
Дедвейт в море (при осадке 4,2 м), т.....	6980
Вместимость грузовых танков (98%), м ³	7828
Вместимость отстойных танков (98%), м ³	280
Вместимость балластных танков, м ³	4650
Максимальная длительная мощность ГД, кВт.....	2x1200
Скорость хода в грузу при осадке 4,2 м при 100 МДМ, узлы.....	не менее 10,0
Экипаж / количество мест.....	12/15
Автономность плавания, сутки.....	20/12

Головное судно построено в 2012 году.

СУХОГРУЗЫ

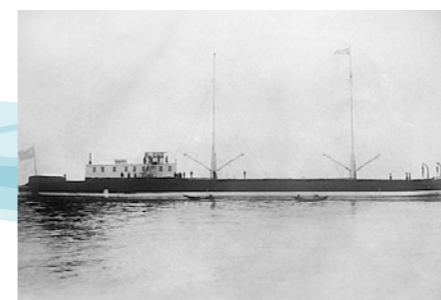
ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Почти 100 лет назад, в 1913 году, на Сорновском заводе был построен самоходный сухогрузный теплоход «Данилиха», имевший грузоподъемность 2000 тонн. Это было самое крупное судно на Волге. Малая осадка судна позволяла доставлять грузы в Москву и другие российские города.

Сухогрузы проекта 1557 типа «Сорновский» дедвейтом 3400 тонн, строительство которых началось в 1967 году, стали самой большой в истории завода серией гражданских судов. В свое время проект сухогруза «Сорновский» был признан наиболее совершенным из судов смешанного «река-море» плавания. За двадцать лет было построено около 120 судов этого типа.

Современные сухогрузы объединяют в себе черты универсального судна для перевозки генеральных грузов, балкера, лесовоза и фидерного контейнеровоза. Главным преимуществом сухогрузов нового поколения является хорошее соотношение технико-эксплуатационных и коммерческих характеристик, что обеспечивает эффективность массовых грузоперевозок. Завод «Красное Сормово» строит сухогрузы по проектам ведущих проектно-конструкторских бюро.

Головной сухогруз Mirzaga Khalilov проекта RSD17 дедвейтом 6300 тонн, построенный Заводом «Красное Сормово» по проекту Морского Инженерного Бюро (Одесса), был сертифицирован Российским Морским Регистром судоходства на соответствие стандарту ЭКО. Этот сухогруз стал первым в своем классе судном российской постройки, имеющим символ ЭКО. В свою очередь, для Российского Морского Регистра судоходства это была первая классификация судна на соответствие требованиям ЭКО.





На сухогрузных судах смешанного «река-море» плавания, построенных на нашей верфи, реализованы наиболее современные технические и конструктивные решения. Особое внимание уделяется условиям работы экипажа и охране окружающей среды.

*Сергей Смирнов,
директор Инженерного центра
Завода «Красное Сормово»*



СУХОГРУЗ ПРОЕКТА RS017

Тип судна

Однопалубное одновинтовое судно с баком и ютом, тремя грузовыми трюмами, двойным дном от переборки форпика до переборки ахтерпика, двойными бортами в районе грузовых трюмов, с бульбовой носовой и транцевой кормовой оконечностями, кормовым расположением рубки и машинного отделения.

Назначение

Перевозка генеральных и навалочных грузов, включая 20- и 40-футовые контейнеры международного стандарта высотой до 9 футов, металла, зерна, леса, угля, крупногабаритных тяжелых грузов, опасных грузов.

Район плавания

Морские районы в соответствии с районом плавания I PC.

Класс судна

КМ⁰ЛУ2 [1] А1 ЭКО Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

Морское Инженерное Бюро (Одесса).

РКД

Волго-Каспийское ПКБ.

Головное судно построено в 2006 году.

Основные характеристики

Длина наибольшая, м	121,70
Ширина, м	16,50
Высота борта, м	6,20
Осадка по ЛГВЛ, м	5,06
Дедвейт при осадке 5,06 м (при плотности забортной 1,025 т/м ³), т	6354
Вместимость грузовых трюмов, м ³	9370
Контейнеровместимость общая, TEU/FEU	234/114
Контейнеровместимость – палуба, TEU/FEU	174/84
Главный двигатель – дизель, мощность, кВт	2450
Экипаж / количество мест	12/14
Скорость судна при осадке по ЛГВЛ и 90% МДМ, узлы	11,5±0,3
Автономность плавания по запасам топлива/воды и провизии, сутки	20/15



СУХОГРУЗ ПРОЕКТА 00101



СУХОГРУЗНАЯ БАРЖА ПРОЕКТА 82

Тип судна

Двухвинтовое, с тремя грузовыми трюмами, двойным дном и двойными бортами, кормовым расположением машинного отделения и надстройки.

Назначение

Перевозка генеральных и навалочных грузов, минеральных удобрений навалом и в мешках, металла в связках и рулонах, пакетированных лесоматериалов, овощей и фруктов в пакетах, 20- и 40-футовых контейнеров (в том числе рефрижераторных), а также опасных грузов четвертого класса, хлопка в кипах, аммиачной селитры в мешках или навалом.

Район плавания

Открытые и закрытые моря с ограничениями, накладываемыми классом судна, а также внутренние водные пути европейской части Российской Федерации и стран Европы, в пределах, допускаемых габаритами судна.

Класс судна

КМ Ice2 [1] R1 AVT1 Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

ЦКБ Вымпел.

Головное судно построено в 2003 году.

Основные характеристики (море/река)

Длина, м.....	128,2
Ширина, м.....	16,74
Высота борта, м.....	6,1
Надводный габарит, м.....	13,94
Осадка, м.....	4,2/3,6
Грузоподъемность, т.....	4960/3720
Дедевейт, т.....	5190/3855
Объем трюмов, м ³	8090
Размер трюмов, м.....	26,98x12,6
Валовая вместимость, рег. т.....	4960
Контейнеровместимость, TEU.....	267
Главный двигатель, мощность, кВт.....	2x1140
Скорость хода в полном грузу, узлы.....	11
Экипаж / количество мест.....	10/10
Автономность в море, сутки.....	20

Назначение

Несамостоятельное толкаемое сухогрузное судно с одним грузовым трюмом, предназначенное для перевозки в трюме генеральных, навалочных, лесных и крупногабаритных грузов, контейнеров международного стандарта высотой 8,5 фута и опасных грузов 9-го класса, в индивидуальной карте которых отсутствуют требования по вентиляции и системе объемного пожаротушения трюма.

Район плавания

Внутренние водные пути Российской Федерации, отнесенные Правилами Российского Речного Регистра к разряду «М», включая бассейны разряда «Р» с морским режимом судоходства.

Условия эксплуатации

Расчетные температуры эксплуатации судна: наружного воздуха от -8 °С при влажности 85% до +21 °С при влажности 70%, температура воды от +1 °С до +19 °С.

Технологические возможности судна

Судно оборудовано сцепным устройством типа ARTICOUPLER KVC3545 фирмы Taisei Engineering Consultant Inc и предназначено для толкания буксиром-толкателем проекта 81. Трюм оборудован лючковыми закрытиями сдвижного типа с гидроприводом, обеспечивающими водонепроницаемое закрытие.

Головное судно построено в 2013 году.

Основные характеристики

Длина наибольшая, м.....	97,49
Ширина наибольшая, м.....	16,5
Ширина габаритная, м.....	16,8
Высота борта на миделе, м.....	5,34
Надводный габарит, м.....	5,5
Водоизмещение, т.....	5204
Грузоподъемность, т.....	4300
Осадка в грузу, м.....	3,6

Класс судна

Класс Российского Речного Регистра +M3,0 (лед 10).

Проект

Спецсудопроjekt (Санкт-Петербург).

РКД

Волго-Каспийское ПКБ.

СУДА ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»



ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОЕ СУДНО ПРОЕКТА TSHD1000

Назначение

Суда «Соммерс», «Кроншлот» и «Кадош» предназначены для поддержания заданных глубин на акваториях и подходах к морским портам Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург и Туапсе с целью обеспечения безопасности судоходства.

Технологические возможности судна

Дноуглубительное судно оборудовано волочащимся грунтозаборным устройством (грунтоприемником). Трюм, открытый в верхней части (без люковых закрытий), имеет комингсы и брызгозащитный экран по всей длине. Для полной и качественной выгрузки грунта из трюма предусмотрена система гидро-разрыхления. Судно оборудовано ре-

гулируемой системой перелива трюма с днищевым расположением. Выгрузка грунта на подводный отвал осуществляется через открывающиеся днищевые двери. Для выдачи и рефулирования грунта из трюма на берег с помощью системы самовыгрузки с применением грунтового насоса предусмотрены носовое поворотное соединение для подключения к береговому или плавучему пульпопроводу, а также выгрузка грунта методом gainbow с дистанцией выброса не менее 60 метров. Предусмотрена установка грейферного устройства. Управление дноуглубительным оборудованием осуществляется с мостика, предусмотрена система позиционирования дноуглубительного оборудования.

Основные характеристики

Длина наибольшая, м.....	62,6
Ширина наибольшая, м.....	14
Осадка в грузу, м.....	4,25
Максимальная глубина разработки, м.....	20
Объем трюма, м ³	1000

Класс судна

КМ® Ice1 R1 AUT2 Hopper Dredger.

Проект

Damen Shipyard Gorinchem (Нидерланды).

РКД

Волго-Каспийское ПКБ.

Головное судно заложено 14.11.2014, будет сдано в 2016 году.



СТРОИТЕЛЬНАЯ БАРЖА ПРОЕКТА ERSAI 1

Тип судна

Строительная баржа представляет собой гладкопалубный понтон прямоугольной формы с подрезами днища в носовой и кормовой оконечностях. Корпус понтона разделен двумя продольными и семью поперечными водонепроницаемыми переборками с образованием балластных отсеков, машинного отделения и сухого отсека, в котором устанавливаются якорные лебедки позиционирования. На носу и корме предусмотрены по две балластные цистерны.

Назначение

Обеспечение работ по монтажу свай и прочих опорных конструкций морских сооружений, предназначенных для добычи нефти в северной части Каспийского моря у побережья Казахстана. Все грузоподъемные операции осуществляются при положении баржи на дне моря в безледовый период.

Район плавания

Каспийское море.

Класс судна

КЕ®[1]I Российского Морского Регистра судоходства.

Проект

ЦКБ Коралл.

Основные характеристики*

Длина габаритная, м.....	140,45
Длина корпуса, м.....	139,84
Ширина габаритная, м.....	42,61
Ширина корпуса, м.....	42,0
Высота борта, м.....	8,40
Масса баржи (без жидких грузов), т.....	7300
Водоизмещение порожнем (с постоянными жидкими массами), т.....	9200
Осадка средняя порожнем, м.....	1,65
Водоизмещение при перегоне наибольшее, т.....	18 980
Осадка при перегоне, м.....	3,3
Среднее водоизмещение в рабочем положении, т.....	23 193
Наибольшее водоизмещение в рабочем положении, т.....	32 830
Средняя осадка в рабочем положении, м.....	4,0
Наибольшая осадка в рабочем положении, м.....	5,6

* при удельной массе воды 1,025 т/м³

Баржа построена в 2006 году.



РЕФЕРЕНЦИИ

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»

Коммерческие суда, построенные с 1995 года

Тип судна	Год спуска на воду головного судна	Всего построено
Сухогруз проекта 17310	1995	8
Сухогруз проекта 19610	1995	12
Танкер проекта 19612	1999	5
Баржа проекта P156C	2000	4
Танкер проекта 05074T	2001	7
Танкер проекта 19614	2001	25
Сухогруз проекта 00101 «Русич»	2003	3
Танкер проекта 19619	2004	14
Строительная баржа-платформа Ersai 1	2005	1
Сухогруз проекта RSD17	2006	5
Танкер проекта RST22	2008	7
Танкер проекта 19900	2010	6
Танкер проекта RST27	2012	17
Баржа проекта 82	2013	10



Объединенная судостроительная корпорация
Садовая-Кудринская ул., 11
Москва, 123242
тел. (495) 617-33-00
факс (495) 617-34-00
info@oaoosk.ru
www.oaoosk.ru



Завод «Красное Сормово»
ул. Баррикад, 1
Нижний Новгород, 603950
тел. (831) 273-06-41
факс (831) 273-06-49
bureau_krsormovo@sinn.ru
www.krsormovo.nnov.ru



Группа МНП
Бережковская наб., 6
Москва, 121059
тел. (499) 500-89-50
факс (499) 500-89-51
inform@mnpglobal.com
www.mnpglobal.com

