

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ФЛОТ



Начато изготовление реакторных установок для атомных ледоколов нового поколения

Как сообщило 15 января 2015 г. в своем пресс-релизе ОАО «Машиностроительный завод «ЗиО-Подольск» (входит в машиностроительный дивизион ГК «Росатом» – АО «Атомэнергомаш»), это предприятие приступило к производству основного оборудования реакторных установок типа РИТМ-200 для серийных атомных ледоколов «Сибирь» и «Урал» проекта 22220 (ЛК-60Я) — второго и третьего кораблей серии.

В состав каждой установки входят два реактора, имеющие тепловую мощность 175 МВт каждый. За счет уникальной интегральной компоновки оборудования современная реакторная установка РИТМ-200 почти в два раза легче и компактнее, чем используемые в настоящее время на атомных ледоколах установки КЛТ тепловой мощностью 140–150 МВт. Срок службы энергетической установки нового типа составляет 40 лет.

Предприятиями АЭМ обеспечена полная производственная цепочка создания силовой установки для ледоколов нового поколения — от проектирования и производства заготовок до изготовления и монтажа оборудования.



Асимметричный ледокол «Балтика»

20 февраля 2015 года в Санкт-Петербурге на борту многофункционального аварийно-спасательного судна проекта Р-70202 «Балтика» был поднят государственный флаг.



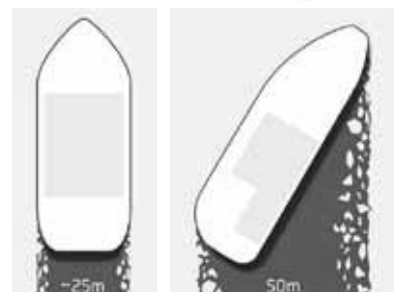
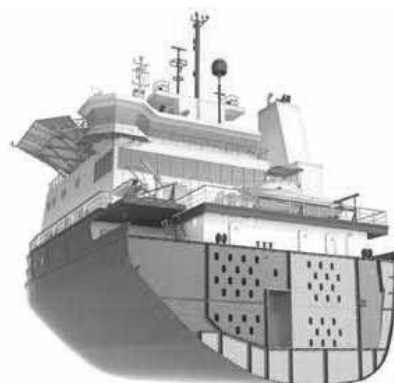
«Балтика» — первое в мире аварийно-спасательное судно ледового класса с асимметричным корпусом. Судно построено под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства. Благодаря уникальной форме корпуса судно обладает возможностью косога хода, что позволяет ему эффективно работать при выполнении любых аварийно-спасательных операций. Три полноповоротных винто-рулевых комплекса общей мощностью 7,5 МВт обеспечивают отличную эффективность рулевого управления в любой ситуации и в любом направлении. Судно полностью автоматизировано и позволяет значительно расширить спектр задач, стоящих сегодня перед аварийно-спасательным флотом.

Основные технические характеристики: длина — 76,4 м; ширина — 20,5 м; высота борта — 9 м; наибольшая осадка — 7 м; максимальная мощность главных двигателей — 3х3000 МВт; скорость — 14 узлов; экипаж — 24 чел.

Генеральный директор Российского морского регистра судоходства (РС) Сергей Седов сказал: «Балтика» — уникальное судно и не имеет аналогов. За один проход в «боковом» режиме оно способно прокладывать судоходный канал шириной до

50 м. Это дает возможность существенно повысить эффективность ледовой проводки. Судно внесено в ежегодный список значительных судов по версии Британского Королевского общества инженеров-кораблестроителей.

Работы по строительству судна производились ОАО «ПСЗ «Янтарь» совместно с компанией Arctech Helsinki Shipyard Inc. (Хельсинки, Финляндия). Цена контракта составила 3 млрд 274 млн руб.



Атомфлот сдает ледоколы для круизов

«Туристические круизы на Северный полюс будут проводиться вплоть до 2018 г.», — заявила пресс-секретарь ФГУП «Атомфлот» Е. Ананьева. Один из фрахтовщиков «Атомфлота» — компания Poseidon Expeditions. Это единственный в России организатор экспедиционных круизов в полярных регионах. Стоимость путевки на Северный полюс минимум \$25995.

ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ФЛОТ

«Газпромнефть» заказала
два ледокола финского проекта

13 апреля 2015 г. ОАО «Выборгский судостроительный завод» заключило контракт на постройку двух многоцелевых дизель-электрических ледоколов мощностью 22 МВт для ООО «Газпромнефть Новый порт»

Согласно контракту, оба судна будут сданы заказчику до 2018 г. Ледоколы будут работать на Арктическом терминале Новопортовского месторождения, расположенном на западе Обской губы на полуострове Ямал. Основное назначение судов: ледокольная проводка танкеров, помощь при проведении швартовых и погрузочных операций, спасательных операций, буксировки судов, пожаротушения, участия в операциях по ликвидации разливов нефти.

Суда будут построены по новейшему проекту под ледовый класс Icebreaker8, обеспечивающему

ледопроездимость до 2 метров и значительную маневренность при сравнительно небольшой осадке. При этом согласно контракту, суда также должны иметь возможность непрерывной работы при температурах до -50°C .

Заказанные ледоколы будут строиться по разработанному Aker Arctic проекту Aker ARC 130 A, являющемуся модифицированным вариантом ледокола проекта Aker ARC 130, строящегося по заказу Управления транспорта Финляндии на верфи Arctech Helsinki Shipyard. В отличие от финского ледокола, который будет исполь-

зовать инновационную главную энергетическую установку на сжиженном газе мощностью 19 МВт, ледоколы проекта Aker ARC 130 A будут иметь обычную дизель-электрическую энергетическую установку мощностью 22 МВт и несколько большую длину корпуса.

Как сообщил веб-ресурс SeaNews со ссылкой на информацию с ВСЗ, ледоколы не являются госзаказом, это коммерческое судостроение. Суда будут полностью строиться на ВСЗ «под ключ», привлечение финской верфи Arctech Helsinki Shipyard в качестве субподрядчика не предполагается.

Заложен ледокол
«Илья Муромец» для
ВМФ России

23 апреля 2015 г. на открытом стапеле ОАО «Адмиралтейские верфи» в Санкт-Петербурге состоялась церемония закладки для ВМФ России головного дизель-электрического ледокола обеспечения проекта 21180 мощностью 7 МВт, получившего название «Илья Муромец». Он станет первым за несколько десятилетий судном подобного класса, строящимся для Военно-морского флота России, и строится в соответствии с Правилами Российского морского регистра судоходства 2014 г. на класс KM Icebreaker 6 [1] AUTI ICSFF3WS EPP HELIDEC Speciale purpose ship. Ледокол войдет в состав Северного флота для обеспечения деятельности арктической группировки ВМФ. Проект 21180 разработан ОАО «КБ «Вымпел» совместно с ОАО «Адмиралтейские верфи».

Спущен на воду
ледокол «Мурманск»

На финской судостроительной верфи Arctech Helsinki Shipyard (100% акций принадлежат ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» — ОСК) в Хельсинки 7 апреля 2015 г. был выведен из эллинга линейный дизель-электрический ледокол «Мурманск» проекта 21900M (ЛК-16), который строится в кооперации с ОАО «Выборгский судостроительный завод» (также входящем в состав ОСК) по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России для ФГУП «Росморпорт». Ледокол «Мурманск» (заводской номер 509) — второй в серии из трех единиц ледоколов проекта 21900M. Еще два ледокола этого проекта в настоящий момент строятся «под ключ» на самом Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ).

Проблемы со строительством ледоколов
ЛК-16 и ЛК-25

В отчетном докладе ФГУП «Росморпорт» за 2014 г. подтверждены ранее уже появлявшиеся сведения о скандальной ситуации с постройкой ледокола проекта 22600 (ЛК-25) на ОАО «Балтийский завод-судостроение». Строительство этого ледокола было приостановлено в конце 2013 г. ввиду выявившихся грубейших ошибок при разработке проектной документации судна, вследствие чего проектный перевес по нагрузке масс ледокола составил около 2500 тонн.

Также доклад подтверждает перенос сроков сдачи третьего ледокола проекта 21900M (ЛК-16) «Новороссийск» на ОАО «Выборгский судостроительный завод», и что строительство этой серии ледоколов ведется Выборгским заводом фактически в убыток и требует дополнительного финансирования.