

УДП: Буксир – «тритисячник» «Кузьма Галкин» (нова назва «Миколаїв») повернувся до роботи.

Судно рушило до Смедерево з караваном із восьми одиниць (вантаж 12,5 тис. тонн аглоруди). Це найбільш потужний буксир-штовхач у складі УДП. У пароплавства вісім таких суден, п'ять з яких вже понад 15 років перебувають у відстої. Про це повідомив генеральний директор УДП Дмитро Москаленко у Telegram.

В експлуатації лише теплоходи «Кузьма Галкин», «Нина Соснина» («Черкаси») і «Никифор Шолуденко» («Одеса»), які тривалий час перебувають у ремонті.

Раніше взимку «Кузьма Галкин» використовувався як криголамне судно на випадок льодової обстановки. Але оскільки сильні та тривалі морози не прогнозувалися, ми вирішили повернути буксир на лінію. Адже наявність трьох головних двигунів робить судно більш потужним та дає можливість штовхати великовагові каравани з 9 барж. Тобто за один рейс доставляється у півтора рази більше вантажу ніж зазвичай.

Проте велика потужність це і високі витрати палива. Щоденно караван на шляху до Смедерево витрачає приблизно 4 тони солярки. Про апетити «тритисячників» свідчать навіть їх паливні баки – судно може бункерувати майже 100 тон палива.

Тому обов'язковою умовою виходу буксиру у рейс була наявність системи моніторингу, яка дозволяє в онлайн режимі відслідковувати витрати палива та інші показники роботи агрегатів, а також місцезнаходження судна.

Напевно, з моменту утворення УДП система обліку палива на

підприємстві працювала наступним чином: під час рейсу екіпаж вимірював залишок і передавав інформацію до відділу моніторингу. Там порівнювали дані з нормативами. Судно поверталось з рейсу, представник УДП інструментально вимірював залишок. Якщо у підсумку норматив перевищувався – капітана журили, якщо вкладались у норму – той й добре.

Це була суцільна фікція. Нормативи не відповідали реальним витратам, відділу моніторингу з суден передавали фіктивні дані, контролери були у змові з командами. Існувала система «точок», де екіпажі системно зливали паливо. І не тони, а десятки тон. З цього «годувались» усі.

Згодом обов'язково розповім про цей корупційний спрут детальніше. Наразі скажу лише, що «інфраструктуру» зливу палива в УДП ми знищили, але за кордоном ризики лишаються. Тому дуже уважно слідкуємо за показниками «паливних» датчиків та переміщенням каравану. Попередньо вже можемо сказати, що нормативи по «тритисячникам» будемо переглядати. І, будь ласка, не треба балачок нібито швейцарські датчики «якісь не такі», не підходять для українських умов експлуатації. З датчиками все добре, якщо не намагатися їх відключити чи зламати.

На «Кузьму Галкіна» не лише встановили систему моніторингу. На БТОФ протягом грудня-січня провели велику роботу з ремонту судна.

Зокрема, здійснена вибіркова ревізія рамових підшипників усіх трьох головних двигунів з пред'явленням Регістру судноплавства України, яка показала їхній задовільний робочий стан.

Виконано механічне чищення водомаслоохолоджувачів головних двигунів, хімічне очищення повітроохолоджувачів газотурбонагнітачів головних двигунів із супутніми роботами із заміни прокладок. Усунуто проблему з паливною системою лівого та правого головних двигунів. Найскладніша робота – усунення пропусків випускних газів з-під фланців вихлопних трубопроводів на вході в газотурбонагнітач лівого головного двигуна. Було потрібно розібрати кожух, демонтувати вихлопні

трубопроводи, компенсатори, і найскладніше – вирівняти площини прилягання, що сполучаються, на фланцевих з'єднаннях, причому вручну.

На завершення було проведено зборку та монтаж теплоізоляції. Після закінчення всіх видів робіт головні двигуни були запущені та випробувані у роботі. Зауважень не виявлено.

Загалом судно перебуває у хорошому технічному стані. Незважаючи на солідний вік, у корпусу ще величезний запас міцності, що підтверджено вимірами товщин під час ремонту.

На жаль, «Нина Соснина» та «Никифор Шолуденко» все ще продовжують перебувати в ремонті. Судна припинили роботу ще за часів минулого керівництва УДП – на їх відновлення нібито не було коштів.

<https://web.telegram.org/z/#-1758242621>