

**В**ведение в 2022 г. ограничительных мер в отношении Российской Федерации со стороны недружественных иностранных государств оказало значительное влияние на проектирование и строительство судов гражданского флота. В этой ситуации импортозамещение стало одной из приоритетных и в целом выполнимых задач, однако при серийном строительстве заказов с учетом невозможности поставки определенной части импортного оборудования, в том числе судового комплектующего оборудования, заложенного в проект, возникает необходимость перепроектирования в том или ином объеме. В зависимости от того, какой тип комплектующего оборудования не может быть поставлен, определяется масштаб изменения проекта, которые в некоторых ситуациях могут привести к фундаментальным изменениям.

В январе 2022 г. АО «ПСЗ «Янтарь» в рамках реализации государственного контракта на постройку многофункционального аварийно-спасательного судна мощностью 7 МВт пр. MPSV06M заключило контракт с АО «КБ «Вымпел» (предприятия входят в ОСК) на разработку конструкторской документации, а именно проектной, рабочей, приемосдаточной и эксплуатационной документации.

Государственным контрактом предусматривалась разработка конструкторской документации на основе документации контрактного проекта в составе:

- предварительной спецификации;
- нагрузки масс порожнем;
- общего расположения;
- перечня оборудования.

В начале проектных работ КБ «Вымпел» провело анализ документации контрактного проекта и материалов на суда-прототипы («Мурман» и «Берингов пролив»). Документация контрактного проекта предусматривала применение на судне значительного количества импортного оборудования, поставка которого с введением санкций в отношении Российской Федерации стала невозможна. Подобранные альтернативные варианты судового комплектующего оборудования отличаются от ранее предусмотренного контрактным проектом, в первую очередь по своим массогабаритным характеристикам. К сожалению, эти отличия оказались не в пользу альтернативного оборудования. К такому оборудованию и материалам в первую очередь можно отнести системы очистки выхлопных газов, 50-тонный кран, металлопрокат; электрические движительно-рулевые колонки, главные дизель-генераторы, подводящие устройства.

Применение альтернативного оборудования привело к увеличению нагрузки масс судна порожнем и возвышению центра тяжести судна, что, в свою оче-

## РАБОТА В НОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ: ВОПРОС ЗАМЕНЫ СУДОВОГО КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ОБОРУДОВАНИЯ НА ПРИМЕРЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА MPSV06M

*Д.А. Посадов, врио ген. директора,  
И.Н. Котихин, гл. конструктор,  
АО КБ «Вымпел»,  
контакт. тел. (812) 433 4149*



**Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Берингов пролив» – прототип проекта MPSV06M**

редь, потребовало проработки множества вариантов размещения оборудования и жидких сред в корпусе, расчетов по теории корабля и, в конечном итоге, к необходимости увеличения главных размеров судна. Увеличение главных размеров судна потребовалось согласовывать с госзаказчиком, а также проводить экспертизы и проверки, так как это непосредственно связано со стоимостью постройки судна, зафиксированной судостроительным контрактом.

Параллельно с решением вопроса об утверждении новых главных размеров госзаказчиком КБ «Вымпел», заручившись поддержкой завода-строителя, взяло на себя риск и приступило к разработке предварительной проектной документации судна в постройке в соответствии с новыми главными размерениями с целью в последующем разработать исходные технические требования к поставляемому оборудованию и материалам для проведения закупочной кампании.

В ходе проведения закупочной кампании КБ столкнулось с достаточно большим количеством технических спецификаций на поставку оборудования и материалов, направляемых на рассмотрение со стороны завода-строителя. Поиск подходящего проекту оборудования потребовал изучения возможности применения множества альтернатив. Так, например, было рассмотрено 10 возможных вариантов поставки главных дизель-генераторов, при этом на данный момент до сих пор

не определены их поставщик и конкретная модель.

Основная причина в затянувшемся процессе выбора поставщика главных дизель-генераторов заключается в том, что до сих пор в Российской Федерации не производятся современные отечественные судовые дизели, аналогичные по характеристикам дизелям производства Финляндии или Германии. Отсутствие решения с выбором производителя и поставщика главных дизель-генераторов и их марки сдерживает (затрудняет) выбор поставщиков и конкретных моделей оборудования, обслуживающего главные дизель-генераторы. В настоящее время с целью выхода из сложившейся ситуации прорабатывается вариант применения главных дизель-генераторов на основе дизеля европейской компании, выпускаемого по лицензии в Китае.

Необходимо отметить, что процесс выбора судового комплектующего оборудования (СКО) для судна в целом затянулся, что, в свою очередь, приводит к невозможности приступить к корректировке проектной документации судна в постройке по результатам проведения закупочной кампании и дальнейшей разработки рабочей конструкторской документации.

Опыт проделанной работы однозначно указывает на необходимость скорейшего развития производства отечественного СКО, пересмотра порядка подписания судостроительных контрактов и выбора контрагентов верфей-поставщиков СКО. ■