



ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ
№ 2 2025

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 КОЛОНКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ОСК»
- 6 В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВА
- 10 МОРЕ ЛЮБИТ СИЛЬНЫХ
- 16 ПЛАТФОРМЕННОЕ РЕШЕНИЕ
- 18 КУРС НА МАКСИМАЛЬНУЮ УНИФИКАЦИЮ
- 22 «СУДНО – ЭТО ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА ГОРОДА НА ВОДЕ»
- 24 НОВЫЙ СТАНДАРТ РЕЧНЫХ КРУИЗОВ
- 26 ГДЕ РОЖДАЮТСЯ МАСТЕРА
- 27 С МЕСТА В «КАРЬЕРУ»
- 28 КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ – ДЕЛО СЕМЕЙНОЕ
- 30 ДЕФЕКТОСКОПИСТЫ ОСК – ХРАНИТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ В МИРЕ СУДОСТРОЕНИЯ
- 32 «БЫТЬ НА ДВА ШАГА ВПЕРЕДИ»
- 35 СТРОИТ ФЛОТ КОМАНДА ОСК!
- 36 «КОРАБЕЛЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»: В ПАМЯТЬ О ТРУДОВОМ ПОДВИГЕ
- 38 МУЗЕЙ ВСЕХ МОРЕЙ И ОКЕАНОВ
- 42 «ИСТОРИЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ НАШЕ НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ»
- 44 КРАТКИЙ ОБЗОР РЕЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ РОССИИ В XIX ВЕКЕ



ЖУРНАЛ АО «ОСК»

Тираж 999 экз.
 Адрес: 115184, г. Москва, ул. Большая Татарская, д. 11
 Генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков

aoosk.ru

В оформлении номера использованы иллюстрации из архивов Объединенной судостроительной корпорации и входящих в ее состав обществ, kretlin.ru, Министерства обороны, Министерства промышленности и торговли, фотографа В.Егоршина Музея Мирового океана, Государственного исторического музея.

Телеграм канал ОСК



<https://t.me/aoosk>

Телеграм канал Команда ОСК



<https://t.me/teamOSK>

ВКонтакте



<https://vk.com/aoosk>

MAX



<https://max.ru/OSK>

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Вы держите в руках очередной номер корпоративного журнала ОСК. Он приурочен к Международной выставке и конференции «НЕВА-2025» – главному форуму гражданского судостроения. Сегодня наша корпорация проектирует и строит практически всю номенклатуру гражданской продукции. О том, как идет работа над такими заказами, рассказывается в этом номере. Мы предлагаем потенциальному заказчику солидный пакет проектов: от атомных ледоколов, танкеров, сухогрузов до рыболовных траулеров, круизных лайнеров, катамаранов, техники для шельфа. Уверен, участники «НЕВЫ» оценят качество и надежность выпускаемых нами судов, смогут убедиться в уникальных возможностях корпорации.

Сейчас в ОСК сосредоточена большая часть производственных мощностей российского судостроения, ведущие проектные организации отрасли. При поддержке государства и Банка ВТБ мы принимаем масштабные меры по развитию наших заводов и кардинальному повышению их эффективности. В планах корпорации – модернизация и создание новых верфей для строительства средне- и крупнотоннажных грузовых судов. Ведется активная работа над сквозной цифровизацией и переходом на отечественную систему автоматизированного проектирования «тяжелой САПР». Мы уже формируем унифицированные платформенные решения, позволяющие снизить стоимость заказов и увеличить серийность производства. В 2025 году в состав ОСК вошла Корпорация морского приборостроения, что означает нашу интеграцию с поставщиками судового комплектующего оборудования и приборостроительных компетенций. И конечно, мы смотрим далеко вперед, работаем над проектами будущего и готовим кадры, которые будут их реализовывать.

Все это открывает хорошие перспективы для того, чтобы наша корпорация вышла на качественно новый уровень работы и обеспечила страну современным гражданским флотом.

**Генеральный директор АО «ОСК»
Андрей Пучков**



В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ГОСУДАРСТВА

Успешное развитие судостроительной промышленности невозможно без участия государства. Об этом говорит опыт отечественного и мирового судостроения. Именно государство является главным заказчиком на судостроительном рынке, а сама отрасль играет важнейшую роль в обеспечении обороноспособности и подъеме экономики.

В последние два года российское государство уделяет судостроению самое пристальное внимание. Свидетельством тому стали решения, принятые на высшем уровне, о которых мы расскажем в этой статье.

и построить значительное число гражданских судов. Президент также обратил внимание на необходимость «создать в судостроении действительно привлекательные, конкурентные условия труда, включая достойные, высокие заработные платы рабочих, инженеров, технического персонала, управленцев».

Судостроение входит в сферу национальных приоритетов

Долгосрочные приоритеты для судостроительных предприятий определены в Морской доктрине России, утвержденной Президентом в июле 2022 года. С учетом

для корабелов решений. В августе 2024 года Морскую коллегию возглавил помощник Президента Николай Патрушев, курирующий вопросы судостроения и глубоко погруженный в отраслевую тематику. Он регулярно посещает предприятия ОСК, оказывает реальную помощь в разрешении накопившихся проблем.

С учетом мнения Морской коллегии Министерство обороны разработало Стратегию развития Военно-Морского Флота России на период до 2050 года. Ее итоговый вариант утвержден Президентом 30 мая 2025 года. По словам Николая Патрушева, развитие

29 июня отмечается День кораблестроителя. Несмотря на то что наш профессиональный праздник достаточно молод, учрежден в 2017 году, его корни уходят в далекое прошлое. В этот день в 1667 году был издан указ царя Алексея Михайловича о строительстве фрегата «Орел», что, по мнению историков, стало первым в России госзаказом на постройку отечественного корабля. Тогда государство лишь подступало к задаче, которую позднее удалось решить Петру I. Он сделал судостроительную отрасль и строительство флота ключевым приоритетом государства, благодаря чему за короткий срок был построен один из самых мощных флотов в мире

Президент России Владимир Путин не раз подчеркивал стратегическое значение судостроения. В условиях жестких санкций и роста напряженности в мире глава государства поставил ОСК задачу по трансформации судостроительной промышленности, превращению ее в передовую отрасль. Только так можно обеспечить технологическую независимость, укрепить военно-морской потенциал России

стоящих перед страной задач на новый уровень выведена и работа Морской коллегии Российской Федерации – постоянно действующего координирующего органа при Президенте России. Генеральный директор ОСК Андрей Пучков вошел в состав коллегии, представители корпорации работают в ее научно-экспертных советах. Это хорошая возможность участвовать в принятии важ-

мощного флота для российского государства находится в числе приоритетных задач. В документе сформулированы требования к будущему облику ВМФ, с тем чтобы он мог эффективно отстаивать интересы нашей страны. Важным инструментом для реализации данной стратегии должна стать новая госпрограмма вооружения на 2027–2036 годы, о чем заявил Президент России на недавнем



совещании в Кремле. Кроме того, в настоящее время по поручению главы государства под руководством Николая Патрушева идет работа над ключевым для отрасли федеральным законом «О судостроении», который разрабатывается впервые в современной истории.

Государство активно поддержало стратегию развития АО «ОСК» до 2036 года

Государство активно поддержало стратегию развития АО «ОСК» до 2036 года. Еще до утверждения проект документа рассматривался в Совете Федерации и Государственной Думе. Стратегия была представлена Председателю Правительства и обсуждалась на стратегической сессии по развитию Объединенной судостроительной корпорации в марте 2024 года. Михаил Мишустин высоко оценил усилия корабелов: «Важно, что, несмотря на все сложности, отрасль продолжает свою динамичную работу».

Стратегия развития ОСК, по сути, определившая вектор движения всей отрасли, легла в основу

обновленной Стратегии развития судостроительной промышленности, которую Правительство утвердило 12 мая 2025 года. В документе сформулированы ключевые проблемы отечественного судостроения, пути их решения, а также цели и задачи, стоящие перед государством и промышленностью. Согласно базовому

Михаил Мишустин заявил о том, что до 2030 года в судостроение из бюджета страны будет направлено более 500 млрд рублей. Это рекордный объем средств для финансирования отрасли

сценарию, на российских верфях до 2036 года планируется построить более 1,6 тысячи единиц гражданских судов и морской техники. Как отметил первый вице-премьер Денис Мантуров, приоритетными направлениями станут суда для Северного морского

пути и транспортного коридора «Север – Юг», развитие компетенций в области крупнотоннажных проектов, ускоренное обновление пассажирского и рыбопромыслового флота. Стратегия предусматривает глубокую модернизацию и ликвидацию нехватки построечных мест, в том числе за счет создания новых верфей. В планах –кратно увеличить долю серийного строительства гражданских судов.

Государство поможет корабелам

Понимая масштаб стоящих задач и потребности отрасли, Правительство предпринимает практические шаги по ее поддержке. Михаил Мишустин заявил о том, что до 2030 года в судостроение из бюджета страны будет направлено более 500 млрд рублей. Это рекордный объем средств для финансирования отрасли. Значительная их часть предусмотрена в рамках нового национального проекта технологического лидерства «Промышленное обеспечение транспортной мобильности», целью которого является достижение технологического суверенитета, кратный рост объемов гражданской отечественной продукции, включая суда и судовое оборудование.

В начале июня 2025 года Правительство также продлило срок реализации государственной программы по развитию оборонно-промышленного комплекса (ОПК) до 2036 года. За счет средств этой программы в ОСК ведется значимая часть работ по модернизации докового хозяйства, реконструкции и строительству новых цехов. Такие проекты реализуются на Севмаше, СПО «Арктика» и других предприятиях корпорации.

Правительство держит на особом контроле как развитие судостроения в целом, так и особо значимый для отрасли проект цифровизации, который позволит повысить скорость проектирования и постройки кораблей, обеспечит технологическую независимость. В настоящее время в интересах всей отрасли и при поддержке Правительства ОСК совместно с компанией «СиСофт» ведет разработку тяжелой САПР. О результатах работы над проектом корпорация ежегодно докладывает на конференции «Цифровая индустрия промышленной России» (ЦИПР).

Не менее важно обеспечить независимость российского судостроения от импорта. Президентом страны было принято решение о передаче ОСК Корпорации морского приборостроения. Такая интеграция направлена на наращивание в ОСК несудостроительных компетенций, создание собственного производства судовых компонентов и приборостроительного направления деятельности.

Президентом России принято решение направлять доходы государства от дивидендов ВТБ за 2024–2028 годы на финансирование ОСК, включая модернизацию мощностей

Двигаться к поставленным целям невозможно без современных управленческих подходов. Именно этим объясняется решение Президента Владимира Путина передать ОСК в доверительное управление одному из самых эффективных банков России – ВТБ, что также говорит о внимании государства к судостроению. В управлении банка находится множество успешно развивающихся активов. Им инвестированы средства в такие крупные проекты, как аэропорт Пулково, строительство скоростной дороги в Санкт-Пе-



тербурге и другие. По словам Президента – Председателя Правления Банка ВТБ Андрея Костина, банк является «ключевым финансовым партнером ОСК», участвует в ее инвестиционной программе.

Президентом России принято решение направлять доходы государства от дивидендов ВТБ за 2024–2028 годы на финансирование ОСК, включая модернизацию мощностей. Правительству также поручено разработать механизм целевого финансирования деятельности корпорации, предусмотрев в том числе на эти цели доходы федерального бюджета.

Помимо производственных мощностей, ВТБ вкладывает средства в социальные и благотворительные программы для работников ОСК. Корабли могут получить жилищный кредит на специальных условиях. Банк участвует не только в строительстве доступного жилья, но и в создании комфортной среды в городах, где расположены предприятия ОСК.

Порядка 300 млрд рублей будет инвестировано в модернизацию Северной верфи и создание на ее базе современного высокотехнологичного комплекса. Об этом ОСК и Правительство Санкт-Петербурга договорились

на состоявшемся в июне 2025 года Петербургском международном экономическом форуме. По словам Андрея Пучкова, реализация проекта позволит значительно увеличить производственные мощности, даст импульс развитию промышленности, созданию новых рабочих мест и укреплению инженерных компетенций региона.

Сегодня определяющую роль в развитии российского судостроения играет государственная поддержка. Это позволяет нашей корпорации и каждому предприятию решать поставленные задачи, с уверенностью смотреть в будущее. ■

МОРЕ ЛЮБИТ СИЛЬНЫХ

Патрушев: Россия создает флот, способный решать любые задачи в Мировом океане.

– Николай Платонович, 13 августа исполнился год с момента образования Морской коллегии Российской Федерации. Многими наблюдателями в стране и за рубежом ее создание было расценено как намерение Москвы вновь заявить о своих интересах на морских просторах. Подтверждают ли эти оценки итоги первого года работы коллегии?

– Россия, как одна из ведущих морских держав на планете, обязана иметь и последовательно реализовывать свою морскую политику. История показывает, как многие государства, пренебрегавшие морским вектором развития, сходили со сцены, а страны, вовремя обратившие внимание на океаны, становились ведущими в мире.

Для развития и процветания страны требуется обеспечение национальных интересов. Важнейшим является укрепление ее обороноспособности и экономического морского потенциала. Для поддержания морской мощи государства крайне необходимо согласованное развитие Военно-Морского флота, торгового и пассажирского транспорта, морской научно-исследовательской деятельности, эффективное освоение морских ресурсов.

При этом сохранение за Россией статуса великой морской державы возможно только при высоком уровне межведомственной координации на данном направлении. Первый год работы Морской коллегии подтвердил значимость системного стратегического подхода к развитию морской деятельности на основе долгосрочного планирования, а также объединения усилий всех ведомств и организаций.

Россия, как одна из ведущих морских держав на планете, обязана иметь и последовательно реализовывать свою морскую политику

– Необходим не просто долгосрочный, а дальновидный подход к морской политике. Мы ведь помним, как в 90-е годы под большим вопросом находилось существование нашего Военно-Морского Флота, а сегодня наблюдаем все возрастающие военные угрозы со стороны ВМС натовских стран на Балтике, Черном море и в Арктике.

– Морские просторы постепенно становятся едва ли не главной ареной антироссийской политики Запада. Осознав невозможность нанести прямое поражение России на поле боя, западники решили сосредоточить усилия на экономической войне, в первую очередь – блокировании морских перевозок углеводородов, удобрений, продовольствия и другого стратегического экспортного сырья. В этой связи возрастает роль Военно-Морского Флота, демонстрирующего морскую мощь России и способного защитить национальные интересы. Без ВМФ и береговой охраны серьезно снижаются политические и внешнеэкономические возможности России на целом ряде направлений.

Именно поэтому определение будущего облика флота находится в числе важнейших приоритетов Морской коллегии. По нашей инициативе впервые были разработаны и утверждены Президентом России Стратегия развития ВМФ на период до 2050 года и Стратегия развития корабельного состава органов ФСБ. В этих документах сформулированы основные требования к будущему составу и перспективному облику флота,



Завершается разработка программ кораблестроения ВМФ и органов ФСБ до 2050 года. Они определяют тип, серийность и количество новых кораблей

его основные задачи в мирное и военное время. В настоящее время завершается разработка программы кораблестроения до 2050 года и программы кораблестроения органов ФСБ. Документы позволят планировать весь жизненный цикл кораблей, определять их количество, тип строящихся кораблей и судов, серийность. В обозримой перспективе флот будет преобразоваться. Мы берем курс на создание подлинно сбалансированного флота, способного решать любые задачи во всех значимых для России районах Мирового океана.

– Владимир Путин одно из недавних совещаний Совета безопасности РФ посвятил вопросам повышения эффективности национальной морской политики. Можете ли рассказать в общих чертах, какие были приняты решения?

– По предложению Морской коллегии Совет безопасности уделит внимание документам стратегического планирования в морской сфере. Определено, что при подготовке таких документов ведомства обязаны обеспечить их согласование с Морской коллегией. В ближайшее время необходимо актуализировать Морскую доктрину Российской Федерации, обновить Стратегию развития морской деятельности до 2030 года, Основы государствен-

ной политики в области военно-морской деятельности на период до 2030 года.

Разумеется, обсудили и более прикладные задачи. По итогам совещания главой государства даны поручения по модернизации и долгосрочному развитию судостроительной промышленности. В частности, предусмотрено активное использование отечественных передовых разработок для исключения зависимости от иностранных технологий и комплектующих.

Среди прочего речь шла об усилении экологического контроля и ужесточении ответственности за нарушения, допущенные при осуществлении морской деятельности, которые привели к возникновению техногенных катастроф.

– Имелась в виду авария с танкерами «Волгонефть» в Керченском проливе?

– В том числе. По нашим данным, почти половина всех аварийных случаев в море связана с техническими неисправностями судов. Поэтому строительство и модернизация гражданского флота находятся на особом контроле Морской коллегии. С целью обновления как военного, так и гражданского флота, а также судостроительных мощностей Правительством страны недавно принята Стратегия развития судостроительной промышленности

до 2035 года. В настоящее время готовится план ее реализации.

– Известно, что Морской коллегией готовится проект федерального закона «О судостроении». Сами судостроители признают, что такой закон уже давно назрел, но пока еще не знают, как он будет работать на практике, чтобы не допустить возникающих системных противоречий. Например, когда конструктор, заказчик и исполнитель могут видеть будущий проект совершенно по-разному, а на выходе со ступелей через годы вообще получить уже устаревший корабль, который никому не нужен.

– Действительно, в судостроении в последнее время накопилось много проблем. Для их решения необходимы изменения в нормативно-правовой базе. Предлагаемый законопроект будет способствовать формированию целостного правового регулирования деятельности в области судостроения.

Для дальнейшего развития отрасли крайне важно упорядочить взаимоотношения судостроительных предприятий с заказчиком, отношения верфей с заводами, выпускающими комплектующее оборудование. Остро назрела необходимость навести





порядок в отношениях, возникающих при ремонте, переоборудовании, модернизации и утилизации кораблей и судов. За год работы мы изучили проблемы, с которыми сталкиваются конструкторские бюро и научно-исследовательские институты. Считаю, что их работу также необходимо структурировать. Так, предлагаемый закон позволит восстановить научно-технический задел судостроительной отрасли.

– А кто-то сейчас уже отвечает за перспективное развитие морской науки и техники?

– Стоит отметить, что за разработку новых направлений в работе научного сообщества в морской сфере стал отвечать созданный научно-экспертный совет Морской коллегии. Он уже предложил комплекс мер, касающихся развития научно-исследовательского флота, освоения Арктики, использования новых материалов в судостроении, разработки и применения беспилотных подводных и надводных аппаратов.

Возрастает роль Военно-Морского Флота, демонстрирующего морскую мощь России и способного защитить национальные интересы

По предложению Морской коллегии Владимир Путин одобрил идею создания Национального исследовательского центра судостроения имени академика А. Н. Крылова. Этот шаг обеспечит интеграцию исследовательского, конструкторского, технологического и кадрового потенциала в единой структуре. Более того, Президент РФ поручил



рядом министерств и ведомств принять дополнительные меры, направленные на актуализацию целей и задач НИОКР, прикладных научных исследований, проводимых в интересах создания современных образцов морской техники, и, что немаловажно, обеспечить внедрение полученных результатов научной деятельности.

Также главой государства принято решение сформировать единую долгосрочную программу морских научных экспедиционных исследований и подготовить стратегию обновления научного флота.

– Известно, что научно-экспертный совет – не единственный рабочий орган Морской коллегии, которая, по сути, стала постоянно действующим координирующим органом в области морской политики.

– Вы правы. В составе Морской коллегии, помимо президиума, заработали советы по стратегическому развитию ВМФ, по защите национальных интересов Российской Федерации в Арктике, по развитию и обеспечению морской деятельности Российской Федерации. По линии всех этих советов уже подготовлены дополнительные меры, направленные на укрепление позиций государства в Мировом океане, на развитие флота, транспортной инфраструктуры и морской науки.

Кроме того, для нас крайне важно, чтобы национальная морская политика реализовывалась в приморских регионах, каждый из которых имеет свою специфику, свои проблемы. Поэтому в этом году на новый уровень поднята деятельность региональных морских советов. Завершается их формирование в новых субъектах федерации, чья экономика неразрывно связана с использованием Азово-Черноморского бассейна. Отдельный акцент в их работе сделан на безопасности судоходства и морской инфраструктуры.

– За этот год удалось лично наблюдать, как вы активно работали по всей стране: от Балтики до Тихого океана. Посетили все флоты и флотилии ВМФ России, десятки судостроительных заводов, морских и речных портов в разных регионах страны, а также учебных заведений. Какое впечатление о состоянии наших морских дел сложилось по итогам поездок?

– Каждая поездка по регионам страны завершается выработкой мер, направленных на решение задач, возложенных на Морскую коллегию.

Порой выяснялось, что для искоренения проблем, с которыми годами не могут справиться судостроительные предприятия, нужна лишь грамотная координация. Например, при реализации госзаказа критически важно, чтобы заказчик в полной мере учитывал финансовое положение заводов-исполнителей и соблюдал платежную дисциплину, а исполнители, в свою очередь, строго следовали графику выполнения заказов. Недопустимо, когда общегосударственные интересы подменяются ведомственными и корпоративными.

Отдельное внимание уделяем транспортной инфраструктуре. У морских и речных портов есть огромный нереализованный потенциал, поэтому после каждого посещения принимаем дополнительные меры, направленные на увеличение мощности портов, использование дноуглубительной техники. Кстати, по последнему вопросу уже даны поручения, связанные с созданием необходимой группировки российского дноуглубительного флота с использованием производственных мощностей и компетенций отечественной судостроительной промышленности.

Вообще говоря, порты не должны жить отдельной жизнью, нужно их плотно встраивать в общероссийскую транспортную систему. Поэтому совместно с федеральными

и региональными властями и бизнесом прорабатываем создание сети мультимодальных транспортно-логистических центров. Они должны появиться по всей стране и обеспечить интеграцию водного транспорта с железнодорожным и автомобильным, создав равные условия их функционирования.

– Как в целом российский морской транспорт сегодня вписывается в глобальную архитектуру морских перевозок? Удастся интегрироваться?

– У нас нет цели куда-то вписаться или внедриться. Есть цель укреплять экономику страны. Россия обладает огромным потенциалом, над реализацией которого мы усиленно работаем. Акцент делаем на такие стратегические проекты, как Трансарктический транспортный коридор и МТК «Север – Юг».

Успешность запуска упомянутых коридоров зависит прежде всего от мощности нашей внутренней логистики, эффективного использования возможностей великих российских рек, транспортировка грузов по которым гораздо дешевле, чем наземным транспортом.

Поэтому Президентом России поставлены задачи наращивания пропускной способности внутренних водных путей и железнодорожной инфраструктуры в интересах работы портов, а также организации новых логистических маршрутов, в том числе на базе уже имеющихся объектов.

Показательный пример – Беломорско-Балтийский канал. Его модернизация будет способствовать увеличению загрузки Трансарктического транспортного коридора и повышению эффективности МТК «Север – Юг».

– Однако любую передовую идею нельзя будет воплотить в жизнь, что называется, «в железе», если не будет тех, кто сможет строить новые суда, обладая самыми современными знаниями и навыками. Но и построенная новейшая техника окажется безжизненна без тех, кто сможет ей управлять. Удастся ли в ближайшей перспективе преодолеть ситуацию кадрового дефицита, который сохранялся в морской отрасли долгие годы?

– Подготовка кадров является одним из первоочередных вопросов. Регулярно в рамках полномочий Морской коллегии поручаем Минобрнауки, Минпросвещения, Минпромторгу, Минтрансу, Объединенной судостроительной корпорации принимать меры, направленные на усиление обеспеченности судостроительной и транспортной отрасли квалифицированными кадрами всех профессиональных и образовательных уровней.

Подготовка судоводителей, судовых механиков и электромехаников, гидрографов проводится с использованием последних достижений науки и техники в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в Санкт-Петербурге.

Ведущим вузом страны по подготовке инженерных кадров для судостроения является Санкт-Петербургский государственный морской технический университет. Ежегодно обновляется его научная и образовательная база, открываются новые лаборатории, научно-производственные цеха и конструкторские бюро.

Подготовка кадров является одним из первоочередных вопросов

Чтобы заинтересовать молодежь стать судостроителями, в общеобразовательных школах страны создаются профильные инженерно-технологические судостроительные классы.

Продолжается совершенствование единой системы довузовских образовательных учреждений ВМФ в составе Нахимовского военно-морского училища с его пятью филиалами и Кронштадтского морского кадетского военного корпуса. Приятно отметить, что завершился первый учебный год в новом филиале Нахимовского училища в Мариуполе. Воссоединившиеся с Россией регионы уже готовят юных моряков, которые, не сомневаюсь, в будущем составят славу российского флота. С удовлетворением отмечаем, какие трудолюбивые и высокопрофессиональные люди работают на море, верфях, в конструкторских бюро и смежных отраслях, какую сложнейшую работу они выполняют, насколько велик их творческий потенциал. Их опыт внедряем на предприятиях других регионов страны. Ходатайствуем перед Президентом России о награждении государственными наградами граждан и организаций, внесших наибольший вклад в морскую деятельность нашей страны. Государство высоко ценит их нелегкий труд, поддерживает и продолжит поддерживать. ■

Полный текст интервью можно прочитать на сайте «Российской газеты»



ОСК НОВОСТИ



■ **Состоялась встреча** Президента Российской Федерации Владимира Путина с председателем совета директоров акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация», главой ВТБ Андреем Костиним и генеральным директором ОСК Андреем Пучковым. Руководство ОСК доложило Президенту о стабилизации финансового положения компании и беспрецедентной сдаточной программе ОСК.



■ 8 июля **состоялась торжественная церемония** подъема Государственного флага Российской Федерации на новом доке-понтоне «Амурец» проекта 65911, построенном на Амурском судостроительном заводе ОСК по проекту конструкторского бюро ОСК «Алмаз». Новый док-понтон предназначен для транспортировки строящихся и ремонтируемых судов и кораблей из сухих эллингов завода к достроечному пирсу, а также спуска на воду. «Амурец» стал первым док-понтонном, построенным в рамках доковой программы ОСК.



■ **Генеральный директор** Объединенной судостроительной корпорации Андрей Пучков в ходе рабочего визита на завод ОСК «Красное Сормово» **утвердил программу модернизации предприятия**. Первый этап программы начнется во втором квартале 2025 года и займет несколько лет. Объем инвестиций определен в размере 7,5 млрд рублей. Модернизация завода включает в себя несколько основных направлений: обновление парка технологического оборудования, капитальный ремонт и строительство новых объектов инфраструктуры.



■ **Специалисты ОСК представили комплексную стратегию развития** производственной системы российского судостроения (ПРС). Презентация проекта состоялась на координационном совете руководителей корпорации, прошедшем на Балтийском заводе под председательством Андрея Пучкова. Эксперты корпорации выделили пять ключевых направлений: управление проектами, обеспечивающими процессами, производством и оборудованием, эффективностью, а также развитие человеческого потенциала.



■ **Объединенная судостроительная корпорация продолжает наращивать собственные несудостроительные компетенции** как в сфере морского приборостроения, так и в машиностроении. Специалисты ОСК уже приступили к проектированию и производству малооборотных двигателей большой мощности для крупнотоннажного флота.

ОСК НОВОСТИ

■ **Владимир Путин принял участие в церемонии** подъема флага на атомном крейсере «Князь Пожарский», которая прошла на заводе ОСК «Севмаш». Крейсер «Князь Пожарский» – пятый серийный ракетноносец проекта «Борей-А», который поставлен ВМФ за последние шесть лет. Подлодка оснащена современными комплексами ракетного и торпедного оружия, навигации, радиотехнического и гидроакустического вооружения, обладает высокими маневренными характеристиками и акустической малозаметностью.



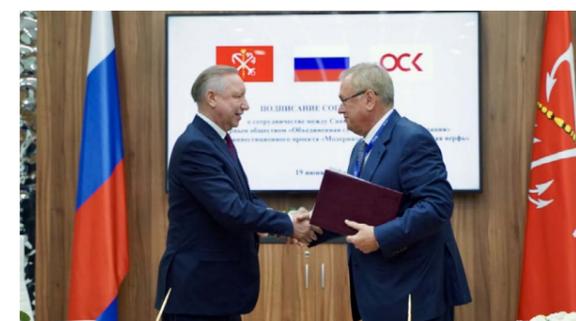
■ **ОСК и кластер «Остров фортов» представили цифровую платформу** Всероссийского центра морских профессий «Маяк» – национального проекта в области профориентации, образования и трудоустройства молодежи по специальностям, связанным с флотом и судостроением. «Маяк» – это масштабный EdTech-инструмент нового поколения, созданный для формирования и развития кадрового потенциала в сфере судостроения, а также разработки тематического курса «Судостроение» для ранней профессиональной ориентации и стимулирования интереса к судостроительной отрасли.



■ «ОСК-Энерго» во II квартале 2025 года **начала поставку электроэнергии** с оптового рынка электроэнергии РФ еще на пять объектов корпорации: Севастопольскому морскому заводу, судостроительным заводам «Море» и «Вымпел», а также производственным площадкам «Лотос» и «Красные Баррикады», которые входят в Южный центр судостроения и судоремонта ОСК. Предприятиям Группы ОСК удалось в 2025 году снизить стоимость электроэнергии в 13 субъектах РФ. Так, за 2024 год объем реального потребления на предприятиях составил 853 гигаваатт-часа, а снижение стоимости – от 1 до 5%.

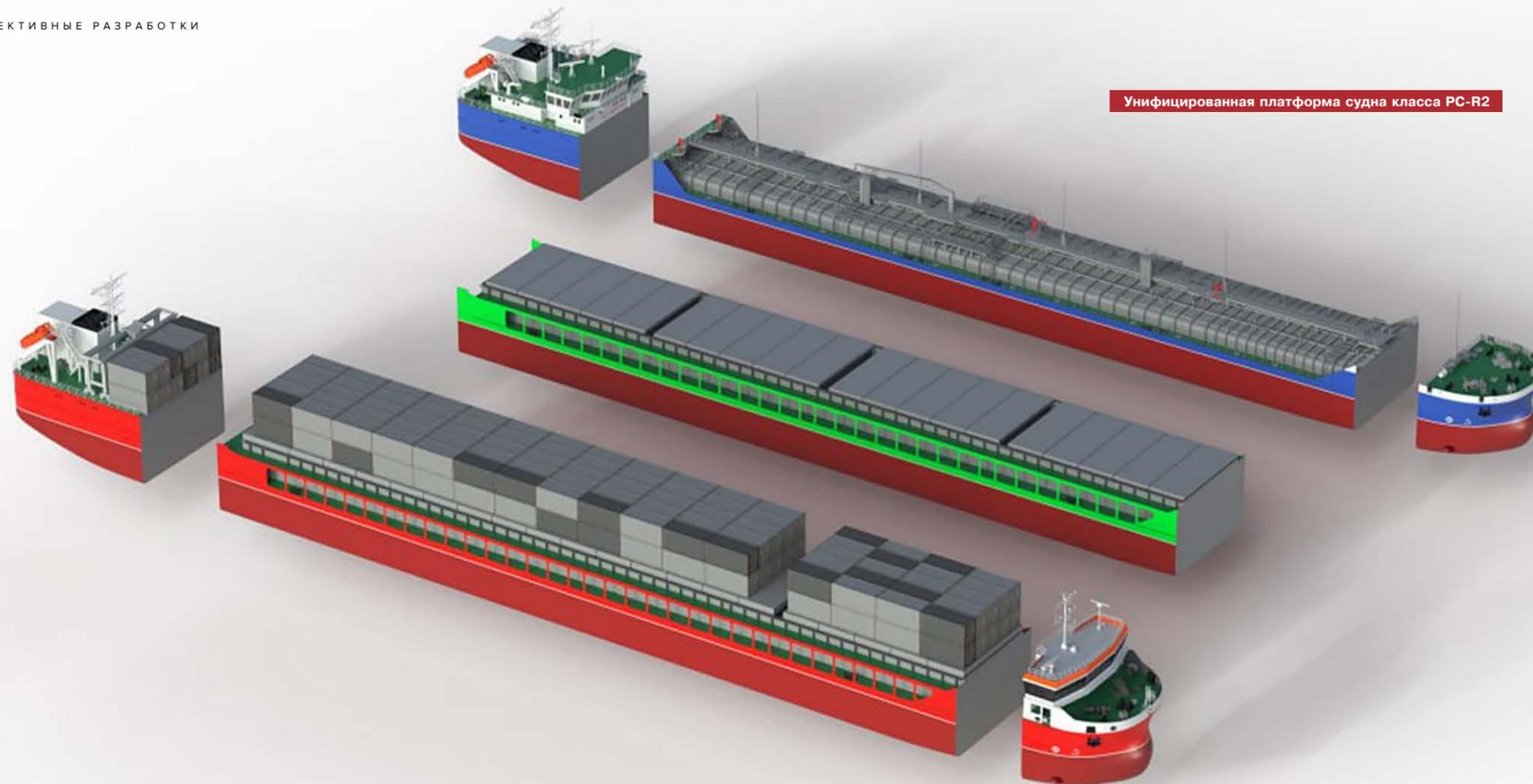


■ **ОСК и Правительство Санкт-Петербурга подписали соглашение о сотрудничестве** в рамках масштабного инвестиционного проекта по модернизации судостроительного завода ОСК «Северная верфь». В соответствии с соглашением ОСК планирует строительство новых производственных мощностей, комплексную модернизацию и внедрение современных технологий на предприятии, что позволит значительно повысить объемы выпуска судов и укрепить позиции Санкт-Петербурга как ключевого центра судостроения России. Общий объем инвестиций Группы ОСК в проект составит не менее 300 млрд рублей.



■ **2025 год стал рекордным по масштабам своей сдаточной программы** – предприятия ОСК с начала года передали заказчику 12 кораблей и судов. Всего с начала 2025 года было заложено шесть кораблей и судов, спущено на воду – 11. *«И что особенно приятно: если говорить в целом о сдаточной программе за 2025 год, то она беспрецедентная для ОСК. Мы планируем сдать в этом году свыше 50 военных и гражданских судов. Это наибольшее количество за все 18 лет существования Объединенной судостроительной корпорации»*, – сказал председатель Совета директоров ОСК Андрей Костин.





Платформенное решение позволит снизить стоимость не только самого судна, но и его эксплуатации

предполагается применение однотипных вспомогательных дизель-генераторов, различаться будет только их количество в зависимости от типа судна.

Применение максимально унифицированного оборудования предусмотрено также в системах энергетической установки (котельная установка, подруливающее устройство, сепараторы топлива и масла) и в общесудовых системах (насосы, оборудование СВ и СКВ, арматура). Помимо этого, планируется внедрение единых схем обстройки и оборудования помещений. Таким образом, по подсчетам специалистов, произойдет сокращение количества уникальных наименований компонентов на 20%.

Новые платформенные решения проектируются в соответствии с современными международными нормами по выбросу CO₂ и индексу энергоэффективности при сохранении или улучшении основных характеристик эксплуатирующихся на текущий момент современных судов.

Будущие суда будут иметь длину 141 м и ширину 16,9 м. Предполагается, что вместимость контейнеровоза составит 471 TEU, а на борту сухогруза можно будет разместить 248 TEU. Что касается вместимости грузовых трюмов/танков, то для сухогруза она составит примерно 12,4 тыс. куб. м, для контейнеровоза – 11,6 тыс. куб. м, а для танкера – 8,9 тыс. куб. м.

Стоит отметить, что платформенные решения имеют ряд неоспоримых преимуществ. Во-первых, они позволяют обеспечить серийность, темпы строительства и равномерную загрузку предприятий. Во-вторых, это снижение затрат на проектирование, более гибкое использование складских запасов комплектующих, а также возможность вести строительство по типу распределенной верфи. Данный подход хорошо зарекомендовал себя и успешно применяется во всем мире. ■

ПЛАТФОРМЕННОЕ РЕШЕНИЕ

Первую в России унифицированную платформу для строительства судов типа «река-море» разрабатывают специалисты блока инжиниринга Объединенной судостроительной корпорации.

■ **Блок 1** – носовая оконечность, единый блок для представленных типов судов. Собирается с проложенными коммуникациями, установленным подруливающим устройством и якорно-швартовным оборудованием.

■ **Блок 2** – переходный блок от цилиндрической части к носовой оконечности. Для контейнеровоза (надстройка в носу) в переходном блоке размещаются жилые и служебные помещения, для сухогруза и танкера (надстройка в корме) – часть грузовой зоны и носовые служебные помещения.

■ **Блок 3** – грузовая зона, собирается под конкретный тип судна (танкер/сухогруз), а также под задачи заказчика.

■ **Блок 4** – кормовая оконечность, единая поверхность кормовой оконечности, максимально унифицированные выгородки и стенки цистерн для всех типов судов. Собирается со всем установленным оборудованием и коммуникациями по типам судов.

■ **Блоки 5 и 6** состоят из жилой надстройки, рулевой рубки и служебных помещений, единых для всех типов судов.

При строительстве судов на базе платформы типовыми будут не только блоки корпуса, но и судовое комплектующее оборудование. Это позволит сформировать пул постоянных поставщиков, насытить рынок необходимыми запасными частями, что впоследствии должно положительно отразиться на сроках и стоимости технического обслуживания судов.

«Для понимания пожеланий заказчиков мы собираем фокус-группы с клиентами. Такой подход позволяет нам максимально учитывать интересы заказчиков по снижению не только стоимости самого судна, но и стоимости владения судном для получения необходимого экономического эффекта», – добавляет Кирилл Торопов.

На судах, созданных на базе единой платформы, будет использоваться стандартизированный движительно-рулевой комплекс. Также

По подсчетам специалистов, переход на единую платформу позволит сократить номенклатуру уникальных судовых компонентов на 20%

Ожидается, что такой подход позволит увеличить производительность труда, снизить стоимость и сократить сроки строительства судов, что сделает продукцию корпорации более конкурентоспособной.

«Целью проекта стало снижение стоимости строительства судов и сокращение сроков строительства. Для этого мы считаем целесообразным максимально унифицировать однотипные суда как по планировочным решениям, так и по составу и характеристикам судового комплектующего оборудования, что, в свою очередь, снизит стоимость МТО-пакета, а также стоимость и сроки техобслуживания будущих судов», – рассказал заместитель генерального директора ОСК по гражданскому судостроению Кирилл Торопов.

Разрабатывается унифицированная платформа на базе танкера проекта 19900М. Строить на ее основе планируется суда смешанного плавания размерности «Волго-Дон макс»: сухогрузы, универсальные сухогрузы-контейнеровозы, танкеры и танкеры-химовозы.

Для реализации платформенного подхода специалисты ОСК предлагают использовать на всех типах судов шесть унифицированных блоков корпуса судна.



Кирилл Торопов, заместитель генерального директора ОСК по гражданскому судостроению

КУРС

НА МАКСИМАЛЬНУЮ УНИФИКАЦИЮ

В начале года совет директоров Объединенной судостроительной корпорации утвердил стратегию развития компании до 2036 года. В новом программном документе обозначено, что к 2036 году ОСК планирует выйти на темпы строительства до 1000 судов разных классов в год при росте выручки в 3–5 раз. Немалая часть вопросов новой стратегии посвящена проектированию флота и инжинирингу. О том, какие изменения планируются в работе проектно-конструкторских бюро внутри корпорации, революции в отношении с заказчиками и на какие типы судов делает ставку главный судостроительный холдинг страны, рассказал заместитель генерального директора ОСК по инжинирингу Борис Богомолов.



– Борис Георгиевич, что будет в основном фокусе ОСК в части проектирования флота в гражданском судостроении в ближайшие годы?

– В прошлом, 2024 году ОСК приняла новую стратегию развития корпорации, которая кардинально отличается от тех программных документов, что действовали ранее. Ее можно разделить на две большие части.

Гособоронзаказ остается приоритетом. В том, что его необходимо исполнять в полном объеме и в срок, сомнений нет. Более того, сейчас мы усиленно работаем над тем, чтобы сдвинуть с мертвой точки проекты-долгострой и обеспечить передачу серийных кораблей, сдача которых запланирована на 2025 – начало 2026 года. И многое уже удалось сделать, но тем не менее основная работа впереди. Дополнительно добавляется задача по противодействию беспилотным летательным аппаратам, безэкипажным катерам, морским ракетным комплексам большой дальности. В приоритетном порядке необходимо доработать текущие и бу-

дущие проекты кораблей к современным вызовам, уже с учетом опыта СВО.

Наряду с выполнением ГОЗ, корпорации необходимо увеличивать долю гражданского судостроения. Тем более что это неразрывно связано со стратегическими задачами страны по обеспечению своей экономической независимости, выполнению контрактов, которые заключены с нашими партнерами по поставке энергоресурсов и других товаров. Здесь ключевая роль ложится на крупнотоннажное судостроение.

Для ОСК это действительно новая веха, потому что даже мощная судостроительная промышленность Советского Союза крупные гражданские суда не выпускала. Они закупались в странах СЭВ, или же для перевозок прибегали к услугам зарубежных компаний.

И сегодня в программе развития ОСК одна из первых задач – обеспечение отечественного торгового флота крупными судами, с разработкой собственных проектов и их строительством на отечественных верфях.

Здесь возникает закономерный вопрос о возможностях самих верфей. Сейчас ведется активная работа по подготовке к модернизации Северной верфи ОСК, где появится инфраструктура для строительства средне- и крупнотоннажных судов. По сути, это будет абсолютно новая верфь.

Появилось более четкое понимание, как будет строиться новая верфь на Дальнем Востоке.

Параллельно с этим ОСК развивает цепочки поставщиков судового комплектующего оборудования с включением части компетенций по производству судового комплектующего оборудования внутри корпорации. Мы должны строить суда безубыточно, с нормальной долей рентабельности. Соответственно, для этого нужно обеспечивать серийность, темпы строительства и качество, которое бы удовлетворяло заказчиков.

– Одной из целей ОСК вы называли платформенные решения в типовых проектах судов. О каких платформах идет речь, каких типоворазмеров и назначения?

– Сейчас в активном проектировании у нас целый ряд платформ крупнотоннажного флота.

Также важнейшее направление для страны – развитие наших внутренних водных путей и, как следствие, создание универсальной платформы на базе судна класса «река-море» проекта 19900М. Это наиболее современный проект в классе, который сейчас реализует наше Волго-Каспийское ПКБ совместно с КБ «Вымпел» и Южным центром судостроения и судоремонта.

На базе этого же танкера проекта 19900М мы планируем спроектировать и построить соплатформенный сухогруз-контейнеровоз с унификацией кормовой и носовой оконечностей и надстройки.

Вторая платформа – это танкер для вывоза газового конденсата и сжиженных углеводородных газов с одного из крупных месторождений. Проектирование судна уже началось, договор на строительство планируется заключить в течение этого года.

В качестве верфей, которые могут строить эти суда, рассматриваются Адмиралтейские верфи, Северная верфь и Балтийский завод. Однако на последнем продолжается строительство серии атомных ледоколов проекта 22220, поэтому, вероятнее всего, выбор будет между первыми двумя кандидатами.

Также идут переговоры о начале проектирования СПГ-танкера вместимостью 170 000 кубометров в развитии эскизного проекта, который в свое время делал Крыловский государственный научный центр. Вместе с Северной верфью с лета этого года планируется более детально прорабатывать этот проект.

И третий проект в части крупнотоннажного флота – строительство балкеров-зерновозов, где мы используем опыт наших китайских коллег. Одна из судостроительных компаний сейчас разместила на китайской верфи заказ на строительство десяти зерновозов, все наработки по которым можно перенести к нам, в том числе и по документации.

На базе балкеров планируется строительство контейнеровозов, на которых будет максимально унифицирована пропульсивная система и все, что связано с обитаемыми модулями, каютами экипажа, частью ходового мостика и подобным.

Также стоит упомянуть нефтеналивной танкер класса «Афрамакс», который мы тоже рассматриваем для реализации.

В разработке всех платформ используется максимальная унификация компонентов – от силового набора корпуса до систем машинного отделения, обитаемой зоны, всех кают, мостиков и так далее. Понятно, что у танкера есть дополнительное оборудование по сравнению с сухогрузом, но в остальном различия в РКД должны быть минимальны.

– Какие преимущества дает такой подход?

– Для начала – удешевление проектирования и строительства, сокращение объема и списочного количества поставщиков, что позволяет гибко использовать складские запасы на разных верфях. Еще такой подход дает возможность использовать принцип распределенной верфи по максимуму. И безусловно, это дает уменьшение трудоемкости, сокращение сроков строительства суда.

Также плюс платформенного решения – это унификация складов запчастей, упрощение обучения экипажей.

– Какой эффект получают заказчики от применения вами платформенных решений?

– Естественно, наши суда должны быть интересны заказчику, поэтому мы сейчас ведем диалог с судовладельцами и операторами флота по облику будущих платформ и определению оптимального для них матпакета.

Уже в проектах таких судов учитывается желание судовладельцев снизить операционные расходы: это и топливная эффективность, и скорость разгрузки-загрузки.

Вообще, этот диалог с заказчиком для нас остается важнейшим элементом работы. Можно сказать, что мы совершаем революцию и ставим во главу угла экономический эффект для судовладельца, проектируя суда от себестоимости.

Гособоронзаказ остается приоритетом. В том, что его необходимо исполнять в полном объеме и в срок, сомнений нет

– В работе по проектированию крупнотоннажного флота вы будете опираться на прошлые наработки, или же появился новый подход? Со времени прошлой стратегии развития ОСК ситуация в отрасли поменялась, как и подходы к работе.

– С точки зрения проектирования мы планируем максимально унифицировать проекты гражданских судов, которые собираемся строить, пользуясь передовым мировым опытом, в том числе наработками наших китайских коллег. Мы активно переходим к платформенным решениям, использованию крупноблочности и модульности.

За счет унификации МТО-пакета мы снижаем количество позиций оборудования, соответственно, уменьшается количество и длительность заключаемых договоров, сокращаются цепочки поставок.

Платформенность и унификация МТО-пакетов позволяют нарастить объем поставок по каждой конкретной позиции, что тоже дает понятный экономический эффект.

– Но строительство судов – это прежде всего оборудование.

– В рамках упомянутой стратегии развитию производства отечественного оборудования уделяется особое внимание. И здесь можно разделить работу на два направления. Прежде всего, у ОСК есть цель включения в контур корпорации высокомаржинальных активов по аналогии с передовыми судостроительными производствами – южнокорейскими, китайскими, японскими, крупными европейскими.

В мировой отрасли увеличивается степень вертикальной интеграции, растет количество машиностроительных и металлургических предприятий внутри контура. У нас также есть планы по освоению производства пропульсивных комплексов, в том числе главных двигателей и винторулевых колонок.

НПО «Винт», которое входит в ОСК, ведет эту работу достаточно долгое время. Не так давно на предприятии успешно прошла испытание ВРК мощностью 6,5 мегаватта, оборудование готово к применению на судах.

Расширяет номенклатуру палубного оборудования и Пролетарский завод.

Что касается планов по производству малооборотных и среднеоборотных двигателей в рамках корпорации, это новый для ОСК элемент стратегии.

По аналогии с Китайской государственной судостроительной корпорацией мы видим необходимость контролировать процессы, связанные с производством и поставкой ключевого судового оборудования. И основной элемент этой системы, конечно, энергетическая установка.

Сейчас целый ряд предприятий в России осваивает производство мощных среднеоборотных двигателей, но проблемы по-прежнему есть. Поэтому ОСК видит необходимость контроля над производством энергетических установок для собственных нужд.

Мы должны рассматривать весь жизненный цикл судна. Судоремонт и техническое обслуживание – важная часть того самого технологического суверенитета

– **Расскажите поподробнее о планах по производству двигателей.**

– Я бы разделил этот вопрос на два больших сегмента. Первый – это малооборотные двигатели. Здесь работу приходится начинать практически с нуля – с проектирования. На базе нашей организации ЦПС «ОСК-Движение» начал функционировать инженерный центр, который сейчас аккумулирует наработки в этой теме, что были у нас в стране, в частности, в советские годы.

Второе направление – среднеоборотные двигатели. Здесь все на стадии конкретных проработок дорожной карты по созданию совместного предприятия с одной из зарубежных фирм. Детали пока раскрывать не буду, но работа идет активная.

– **Как будет складываться экономика производства судовых двигателей?**

– Экономические вопросы – ключевые и в тематике двигателестроения. В программных документах и по линии Минпромторга, и по линии ОСК описано необходимое количество судов – объемы строительства понятны. Наверняка мы сразу не станем конкурентами MAN, WinGD, Mitsubishi и Wartsila. Однако мы исходим из того, чтобы быть эффективными уже на минимальной серии. Да, без государственной поддержки здесь, наверное, не обойтись, но у страны есть цель: обеспечить свой технологический суверенитет. Иначе мы рискуем оказаться у разбитого корыта. Брать на себя обязательства по строительству крупнотоннажных судов, потратив колоссальные деньги на переоборудование верфей, проектирование этих судов, без отечественной пропульсии – двигателя, редуктора, элементов передачи, винта, ВРК и так далее, – бессмысленно.

Стоит ли это дополнительные деньги? Конечно. Но это возможность реализовывать свои проекты в судостроении и возить собственные грузы своим флотом, а не опираться на иностранные компании, которые будут смотреть на конъюнктуру рынка.

– **Планируете ли вы активизировать работы в направлении строительства судов высокого ледового класса?**

– ОСК активно работает по теме развития Северного морского пути, прежде всего в тематике ледокольного флота. Строительство ледоколов проекта 22220 идет по плану, на Балтийском заводе обсуждаются заказы еще на два подобных ледокола.

Также сейчас мы планируем проектирование и строительство портового ледокола с возможностью работы в устьях рек. Аналогичное судно уже есть в России, однако оно базировалось на иностранном проекте. Сейчас мы должны самостоятельно проанализировать опыт его эксплуатации и сделать более совершенный вариант.

Также на базе СПГ-танкера вместимостью 170 000 кубометров в тех же размерениях планируется сделать версию с высоким ледовым классом Arc7.

Отдельно стоит строительство плавучих набережных пирсов для нужд СМП, проект которых готовит Севастопольское ЦКБ «Коралл».

– **У ОСК и, в частности, у Средне-Невского судостроительного завода есть много наработок по применению стеклопластика в судостроении. Планируете ли вы перенести этот опыт на гражданское судостроение?**

– Что касается материалов, то у нас во главе угла стоит унификация. Разносортица рождает очень серьезные проблемы, раздуваются цепочки поставок, сложно контролировать складские запасы, образуются большие остатки.

Стеклопластик очень хорошо зарекомендовал себя в отдельных конструктивных элементах, например в люковых закрытиях, отдельных частях корпусного набора. Пока остаются сложными вопросы ремонта таких изделий. Однако отдельные конструктивные элементы из него делать можно, и мы рассматриваем подобные решения в рамках наших платформ.

– **Изменится ли работа самих проектно-конструкторских бюро, их взаимоотношения с ОСК или заказчиками?**

– Сейчас мы активно работаем над консолидацией сил наших проектно-конструкторских бюро. Поменяется и схема работы ПКБ с департаментами внутри корпорации. Сейчас руководитель проектов по модульным платформам находится в ОСК. Это дает нам возможность консолидировать усилия сразу нескольких ПКБ в единой проектной команде.

По сути, над проектом будет работать единый коллектив, который по горизонтали через сильную матрицу связан единым руководителем проекта.

Это даст возможность использовать наши мощные ресурсы по расчетам, сконцентрированные в разных ПКБ, что важно с точки зрения оптимизации конструкции.

Также планируем более плотно работать с Крыловским государственным научным центром, используя передовые научные разработки и решения для оптимизации обводов корпуса, характеристик судна, энергоэффективности.

– **Помимо эффективности, в мире есть тренд на зеленое судоходство. Если ОСК планирует строить крупнотоннажные суда, то наверняка вы планируете работу и в этом направлении?**

– Сейчас в мире серьезно ужесточаются экологические правила, вводятся новые зоны ограничения

выбросов. К известным регионам вроде Средиземноморья и Балтийского моря с 2026–2027 годов добавится канадская часть Арктики и норвежское побережье. В планах – включение Австралии и, возможно, побережья Китая, а это основной товарооборот мировой торговли. Поэтому нужно, чтобы наши новые проекты были эффективны не только с точки зрения потребления топлива и экономики, но и в аспекте экологии: у наших заказчиков не должно возникать дополнительных ограничений по заходу в порты.

– **Гражданское направление ОСК будет сейчас строиться по примеру «Дамена»? То есть и заказчик, обращаясь в корпорацию, будет взаимодействовать с проектным отделом ОСК?**

– Блок гражданского судостроения ОСК будет выступать единым окном для заказчика. Также в переговорах будет участвовать руководитель конкретного проекта из департамента проектирования, который связывает единую команду, а она может располагаться в разных ПКБ. Но руководитель будет один, и он будет отвечать за экономические и технические показатели проекта.

Необходима связь задачи проектирования и того, что мы реализуем в железе. Потому что разрыв зачастую рождал противоречия и проблемы.

– **Насколько вы планируете снизить себестоимость серийного строительства за счет применения модульных платформ и крупноблочного строительства?**

– По первоначальным оценкам, нам необходимо снизить себестоимость на 20%. И к этому есть все предпосылки. Очень серьезное внимание планируется уделять трудоемкости. Не секрет, что в России производительность труда серьезно ниже, чем у наших зарубежных конкурентов. Мы нацелены это кардинально поменять. Наша задача – максимально насыщать крупные блоки на ранних этапах строительства, использовать унифицированные модули при сборке.

– **Крупные суда мало построить, их надо обслуживать, ремонтировать. Корпорация строит планы по ремонту судов, возведению дополнительных судоремонтных мощностей?**

– Бесспорно, мы должны рассматривать весь жизненный цикл судна. Судоремонт и техническое обслуживание – важная часть того самого технологического суверенитета.

По понятным причинам ОСК сейчас сконцентрирована в основном на строительстве, но судоремонт тоже остается в фокусе нашего внимания. Это особенно важно, когда понимаешь, какие дополнительные ограничения могут возникать у судовладельцев из-за санкций.

– **Не так давно ОСК заявляла о переходе на отечественное программное обеспечение в проектировании. Как обстоят дела сейчас с внедрением российской тяжелой САПР и сопутствующего ПО?**

– Концепция «Судостроение 4.0» подразумевает полное техническое перевооружение САПР-систем.

Все базируется на единой информационной системе на всех жизненных этапах проектирования и строительства судна. По-хорошему, от заключения контракта до сервисного обслуживания мы должны опираться на цифровую модель нашего изделия, проекта.

Ранее каждый участник этапов жизненного цикла исходил из набора инструментов, которые были не связаны

в единую систему, а для взаимодействия использовались бесконечные пересылки документов по электронной почте, закрытым каналам связи в виде отсканированных бумажных документов, чертежей и подобного.

Сейчас это будет единая информационная модель. И любое ее изменение будут видеть все участники процесса, а в идеале и заказчик, когда будет заниматься вопросами сервисного обслуживания и ремонта.

Цифровой двойник – это наша цель. Сейчас мы закладываем основу этой работы.

Создание тяжелой САПР, ее интеграция занимают очень много времени. Но есть те элементы, которые внедряются уже сегодня. Продукт целиком должен появиться в 2026–2027 годах. Новая система тяжелой САПР будет служить хранилищем информации об элементах, и там же можно будет просчитать себестоимость компонентов, трудоемкость производства каждого из них, отсортировать сборочные операции, выбрать наиболее трудоемкие или более дорогостоящие, поработать с ними в приоритетном порядке. Это позволит понимать, на какой стадии строительства мы находимся и каков, соответственно, прогресс текущих затрат.

– **Как будет строиться взаимодействие со сторонними КБ, не входящими в корпорацию?**

– Все будет строиться на базе единой системы. У нас уже сейчас есть партнерские отношения с большинством российских КБ, мы планируем не закрываться, а расширять взаимодействие, привлекать коллег, использовать их компетенции. Задачи у нас грандиозные, а объем работ, который предстоит сделать, – колоссальный. И все это в достаточно сжатые сроки и совершенно на другом уровне с точки зрения качества проектирования.

– **Помимо экономики и сроков строительства, есть еще и качество – качество проекта и самого судна. В этом направлении планирует-ся какая-либо работа?**

– Сегодня огромная часть наших проблем, включая связанные с себестоимостью, появляется из-за низкого качества. И прежде всего качества судового комплектующего оборудования, которое мы получаем, документации, которую нам предоставляют. При монтаже оборудования и систем это рождает массу проблем.

Второе – это качество технической документации. Здесь мы тоже развернули крупномасштабную работу по повышению уровня качества технических проектов, РКД, выработке корректирующих мероприятий, а главное, по контролю их эффективности.

Здесь компромиссов быть не может – наши суда должны быть высочайшего уровня качества. Количество брака, проблем при строительстве, вызванных качеством документации и комплектующих, должно быть радикально снижено. ■

Полный текст интервью размещен на сайте «Медиапалуба»





«СУДНО – ЭТО ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА ГОРОДА НА ВОДЕ»: ЮРИЙ НАБАТОВ О ПАРТНЕРСТВЕ «НЕВА ТРЕВЕЛ» И ОСК

Компания «Нева Тревел» – один из ключевых игроков на рынке пассажирских перевозок по рекам и каналам Санкт-Петербурга. В условиях растущего спроса на внутренний туризм вопрос обновления судов становится критически важным. Генеральный директор компании Юрий Набатов в эксклюзивном интервью нашему журналу рассказал, почему для реализации своих амбициозных планов «Нева Тревел» выбрала в качестве партнера Объединенную судостроительную корпорацию, как новые катамараны меняют представление о речных перевозках и каким он видит будущее отечественного флота.



– Юрий Андреевич, каким характеристикам должны отвечать суда, которые вы заказываете для вашей компании «Нева Тревел»? Как вы подходите к выбору судостроительного предприятия?

Для нас пассажирское судно – это не просто транспорт, это визитная карточка города на воде. Мы работаем в уникальной среде – историческом центре Санкт-Петербурга, на Неве, в акватории Финского залива, где требования к безопасности, маневренности и внешнему виду судов особенно высоки. При проектировании и строительстве судов в первую очередь для нас важно, чтобы это было комфортно для наших пассажиров, также важна не только эргономика пассажирских помещений, но и комфорт и удобство обслуживания судна экипажем на протяжении всего жизненного цикла. Важную роль играет дизайн, как внешний, так и внутренний, однако практичность использования для нас приоритетнее акцента на со-

временные тенденции в дизайне. Также хочу отметить, что важнейшим аспектом является технологическое взаимодействие с причальной инфраструктурой и другими судами компании. На сегодняшний день у нас более 40 единиц действующего флота, и при появлении новых судов важно, чтобы новые и старые суда могли швартоваться и осуществлять посадку и высадку пассажиров без изменения причальной инфраструктуры.

Наша компания, как заказчик новых судов, принимает активное участие на всех этапах, начиная с проектирования. При выборе верфи мы прежде всего руководствуемся компетенциями судостроительного предприятия, наличием опыта строительства небольших судов, а также

разумной близостью расположения площадки к планируемому региону эксплуатации судна. Верфи ОСК имеют значительные преимущества в части системности подхода к работе, оснащенности и компетенций специалистов, работающих на данных верфях.

– Почему выбрали ОСК для строительства своих судов?

– Мы планируем строить проекты новых судов серийно, и ОСК проявляет заинтересованность в наших проектах, что, безусловно, влияет также на результат выбора верфей.

– Как зарекомендовали себя в эксплуатации суда, построенные ОСК?

– Катамараны проекта 04580 «Котлин» и проекта 04710 «Соммерс» были построены по разработанному для ООО «Нева Тревел» проекту с привлечением как опыта проектантов, так и многолетнего опыта эксплуатации нашей компании. Большой вклад, в том числе в разработку проекта, внесли специалисты Средне-Невского судостроительного завода ОСК. С первых дней эксплуатации суда прекрасно себя зарекомендовали. Мы получаем лучшие отзывы от наших пассажиров. Конечно, на головных судах серии были какие-то незначительные недочеты, которые принципиально не влияют на фактическую коммерческую эксплуатацию. При этом завод открыт для взаимодействия и пожелания на внесение изменений в проекты учитываются. С каждым последующим серийным судном изменения своевременно вносятся.

– Каковы, на ваш взгляд, перспективы развития пассажирского речного флота в России?

– Внутренние водные пути РФ, конечно же, очень обширные и разнообразные. Пассажирский флот необходим как для выполнения транспортных, так, конечно, и для туристических задач. В настоящее время вновь начал развиваться круизный флот, экскурсионно-прогулочный флот тоже пользуется большой популярностью. Средний возраст флота, к сожалению, перешагнул уже за 30 лет. И существующая программа обновления крайне необходима, чтобы во всех регионах России поэтапно появлялся современный, комфортабельный и безопасный пассажирский флот. С учетом динамично развивающегося внутреннего туризма и повышения запросов и стандартов качества обслуживания пассажиров старые проекты судов уже не отвечают текущим стандартам и запросам, поэтому новые типовые серийные проекты судов с адаптацией под конкретные

задачи необходимы и обязательно будут востребованы в большинстве регионов РФ.

– Как менялся пассажиропоток в последние годы и как на это повлияли новые суда? Вы наблюдаете более высокий спрос на них со стороны клиентов?

– В последние годы пассажиропоток в Санкт-Петербурге значительно изменился. Начиная с 2020 года у нас практически нет иностранных туристов. Яркое выражение повышенный спрос на внутренний туризм, что также вносит определенные коррективы в услуги, предоставляемые водным транспортом. В связи с этим были откорректированы маршруты и программы. Новые суда, безусловно, вызывают повышенный интерес как у жителей, так и у гостей города. Если в первый год эксплуатации судов была диковинкой и люди не понимали, что это за новинка такая, то уже сейчас большое количество пассажиров целенаправленно покупают билеты именно на новые суда и зачастую отказываются от перевозки на старых пассажирских теплоходах.

Более того, новые суда позволили нам привлечь ту аудиторию, которая раньше предпочитала сухопутный транспорт. Теперь они выбирают воду, потому что это быстро, удобно и комфортно. На данный момент скоростными катамаранами «Котлин» перевезено уже более 440 000 пассажиров.

– Расскажите о планах развития вашей компании на ближайшие пять лет, какие дальнейшие планы на обновление и увеличение флота?

– Основной акцент в развитии компании сейчас, конечно, идет на обновление как пассажирского флота, так и причальной инфраструктуры, потому что важно оказывать качественные услуги на всех этапах обслуживания пассажиров: начиная с момента приобретения билетов, ожидания отправления и, конечно же, непосредственно во время самого рейса.

При этом мы осуществляем обновление всей линейки судов. Конечно же, это флагманские скоростные катамараны проекта «Котлин». В настоящее время идет работа по обновлению проекта катамарана «Котлин-М», а также экскурсионно-прогулочного теплохода проекта «Соммерс», который прекрасно показал себя по всем характеристикам. Проект «Соммерс-М» будет отличаться улучшенными мореходными качествами и пассажироместимостью до 200 человек. Также мы совместно с ОСК осуществили

строительство первых двух судов проекта «Сити Круиз» для малых рек и каналов Санкт-Петербурга. Они удачно совмещают в себе отличную эргономику, маневренность, пассажироместимость. На базе этого проекта мы планируем продолжать строить флот, в том числе на экологически чистых видах топлива. Успех многих проектов вызывает значительный интерес и во многих регионах, поэтому считаем возможным и перспективным строительство и запуск новых судов в других регионах РФ.

Всегда в планах – расширение географии маршрутов, также рассматриваем новые форматы прогулочных и туристических рейсов. В начале 2025 года мы уже начали осваивать зимнюю навигацию на новых судах на воздушной подушке «Снежок».

– Какие инновационные решения вам интересны для внедрения на судах?

– В целом строительство скоростных катамаранов в РФ уже можно назвать инновационным решением. Ранее такие типы судов в России фактически не строились. При этом мы не гонимся за инновациями ради инноваций, но стараемся делать суда максимально технологичными и использовать современные решения по автоматизации основных процессов на судне, пассажирских сервисов, мультимедийных платформ и т. д. При проектировании судов также используются современные разработки, и нам удалось достичь хороших показателей как в технологии, так и в эргономичности проектов благодаря в том числе использованию VR при проектировании – это позволяет уже на самых первых этапах детально прорабатывать эргономику всех помещений, систем и устройств.

– Как вы оцените сотрудничество с ОСК?

– При реализации наших проектов ООО «Нева Тревел» с большим уважением относится к качеству и системности подходов на всех этапах, однако при этом некоторые процедуры, на наш взгляд, излишне бюрократизированы, что зачастую ведет к затягиванию сроков выполнения тех или иных производственных этапов и закупок и, как следствие, к увеличению стоимости строительства. При этом искренне верим, что при продолжении строительства серий судов ОСК сможет делать это без заминков, по аналогии с другими серийными проектами, строящимися на многочисленных верфях ОСК. Мы ценим умение ОСК слушать заказчика и надеемся, что вместе сможем реализовать еще немало амбициозных идей. ■

НОВЫЙ СТАНДАРТ РЕЧНЫХ КРУИЗОВ

В июле завод ОСК «Красное Сормово» спустил на воду круизный лайнер «Николай Жарков» проекта 00840 «Карелия». Строительство лайнера велось по проекту конструкторского бюро «Вымпел». Об уникальности «Карелии» – в нашем материале.

Круизный лайнер «Карелия» – это инновационный проект, ориентированный на максимальный комфорт и роскошь. Он открывает для туристов возможность путешествий по пяти морям: Белому, Азовскому, Черному, Каспийскому и Балтийскому.

Конструкторскому бюро ОСК «Вымпел» удалось создать проект просторного судна, полностью соответствующего строгим габаритным ограничениям, и при этом обеспечить высочайший уровень комфорта. Дополнительные требования к эксплуатации теплохода в морских и речных условиях наложили свой отпечаток на конструкцию систем и устройств. Например, поскольку высота речных причалов, как правило, ниже морских, на «Карелии» предусмотрены универсальные решения: побортовые трап-сходни для речных причалов с главной палубы и специальные механизированные сходни для морских причалов – со средней палубы, расположенной выше.

Архитектурные решения и облик «Карелии» в целом стали результатом плодотворного совместного труда КБ ОСК «Вымпел» и заказчика – ООО «Водоходъ». Образ судна формировался постепенно, по мере того как проект приближался к оптимальным параметрам, отвечающим всем требованиям заказчика.

Специалисты КБ ОСК «Вымпел» разработали уникальную компоновку, не имеющую аналогов в речном судостроении. Она предусматривает использование всей высоты корпуса – от второго дна до крыши надстройки – без традиционного «технического трюма» для цистерн. Большинство кают оборудованы полноценными открытыми балконами, а роскошные гранд-сьюты – персональными верандами.

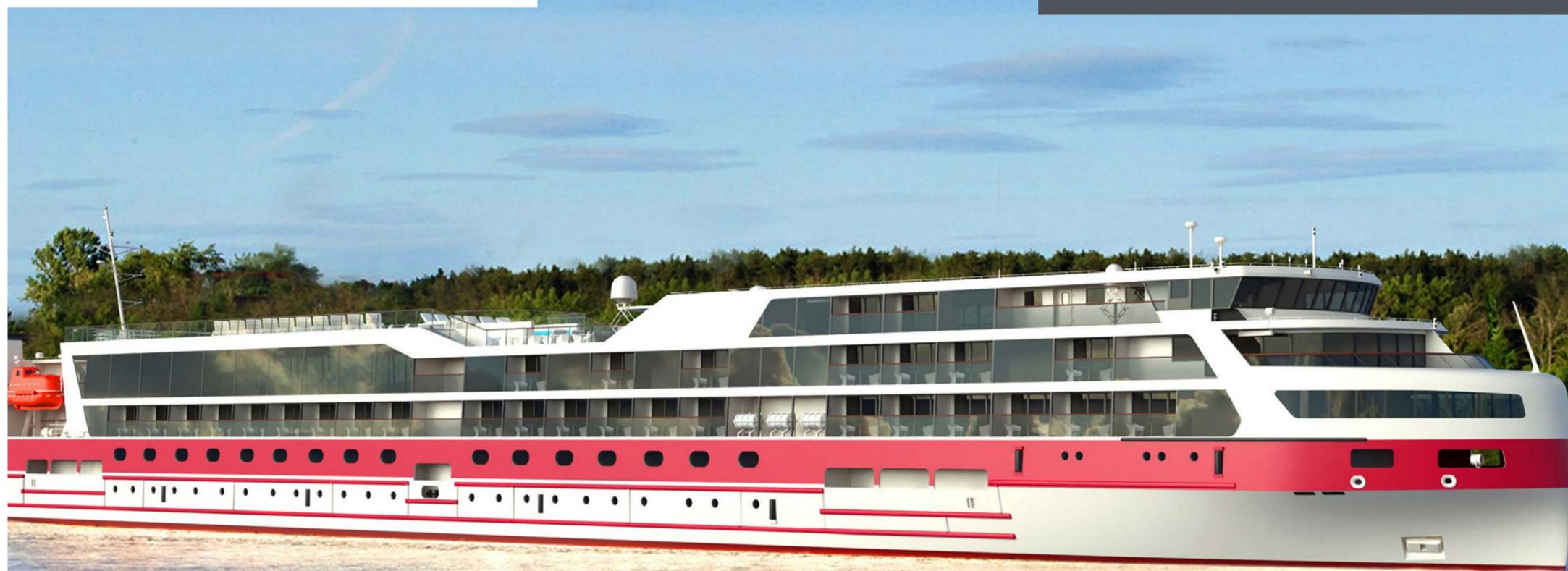
Особая гордость проекта – самый просторный на речном флоте ресторан с панорамным остеклением, высота которого превышает три метра.

Значительное внимание уделено и эстетике судна: все функциональные элементы гармонично интегрированы в его облик. Основной композиции, придающей силуэту динамику и стремительность, стали наклонные декоративные элементы в носовой и кормовой частях. При этом кормовой наклонный элемент – это не просто дизайнерский ход, а многофункциональное решение: он представляет собой откидную трап-сходню для посадки пассажиров в морских портах с высокими причалами. Подобное конструктивное решение ранее не использовалось на речных пассажирских судах.

«Карелия» – это выдающийся проект, задающий новые стандарты в круизном судостроении. Он удачно сочетает инновационные технологии и безупречный уровень сервиса. Судно создано для комфортного путешествия в особой атмосфере отдыха, способствующей полному погружению в красоту посещаемых мест. ■

КЛЮЧЕВЫЕ ОСОБЕННОСТИ

- Двухтопливная система для работы главного и вспомогательных двигателей, позволяющая заказчику гибко управлять рентабельностью судна.
- Компактная система охлаждения механизмов энергоустановки с помощью бокскулеров, которая высвобождает дополнительное пространство в машинном отделении.
- Повышенный уровень комфорта обеспечивается благодаря бассейну на солнечной палубе, а также большому количеству развлекательных помещений: ресторан на всех пассажиров, музыкальный салон, бар, SPA-зона и классические зоны досуга.
- Полное разделение зон проживания, приготовления и приема пищи для пассажиров, экипажа и обслуживающего персонала.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- Длина габаритная: 131 м.
- Ширина габаритная: 14,1 м.
- Осадка по КВЛ: 2,9 м.
- Максимальная мощность ГД: 2 x 1000 кВт.
- Скорость хода: 22 км/ч.
- Пассажировместимость: 183 человека.
- Экипаж: 95 человек.

ГДЕ РОЖДАЮТСЯ МАСТЕРА

В Объединенной судостроительной корпорации действует общекорпоративная обучающая программа «Школа мастеров ОСК», в которой ежегодно принимают участие более 100 мастеров производственных предприятий корпорации.



«Школа мастеров» создана для повышения квалификации и развития профессиональных навыков мастеров производственных участков. Основной акцент проекта сделан на привлечение внутренней отраслевой экспертизы. Программа разработана опытными специалистами ОСК и преподавателями профильных вузов. Структура учебной программы направлена на развитие профессиональных компетенций и повышение управленческих навыков.

Кандидаты в программу отбираются среди самых активных и перспективных мастеров производства. Обучение проходит в смешанном, очно-дистанционном формате. Участники изучают планирование производственной деятельности, обеспечение качества выпуска-

емой продукции, промышленную безопасность, управление персоналом и др.

Особое внимание в программе уделено темам развития производственной системы, а также стажировкам участников на предприятиях ОСК. На последнем модуле летнего потока программы участники посетили тренинг «Производственная система», на практике освоили технологии, принципы и инструменты бережливого производства на «Фабрике процессов», а также прошли производственные стажировки на предприятиях ОСК «Звездочка» и «Янтарь».

Участники обучения признали такой формат подготовки одним из самых эффективных, поскольку он дает возможность поделиться своим опытом, перенять опыт коллег с других предприятий и в дальнейшем применить лучшие практики у себя на участке.

«Участники группы набираются из представителей предприятий ОСК. Это дает возможность использовать лучшие практики, тестировать разные инструменты для внедрения производственных улучшений. Дополнительное преимущество обучения в таких смешанных группах заключается в том, что участники в результате освоения программы фактически формируют единую производственную культуру ОСК», – отмечает Юлия Оганезова, директор департамента по управлению персоналом ОСК.

По окончании программы «Школа мастеров» все участники в торжественной обстановке получают удостоверения о повышении квалификации и сертификаты об окончании обучения. ■

НОВЫЕ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ТАЛАНТОВ

Развитие кадрового потенциала – одна из важнейших стратегических целей ОСК. Поэтому в корпорации идет большая работа по реализации проектов для формирования кадрового резерва, в особенности по ключевым группам должностей.

В августе 2025 года завершился первый поток общекорпоративной программы обучения ОСК «Главный инженер производства. Кадровый резерв ОСК», целью которой является подготовка технических руководителей, формирование кадрового резерва на высшие управленческие позиции уровня главного инженера, технического директора на производственных предприятиях Группы ОСК.

В рамках образовательной программы участники прослушали курсы по практикам регулярного менеджмента, управлению проектами, операционной эффективности. В конце обучения состоялась защита проектов, реализованных участниками, перед экспертной комиссией, по итогам которой в торжественной обстановке каждому участнику были выданы свидетельства о повышении квалификации Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и сертификаты об участии от ОСК.

В августе 2025 года на всех предприятиях ОСК стартовал прием заявок на корпоративную программу по формированию и развитию кадрового резерва корпорации «ОСК. Траектория роста», целью которой является

формирование команды молодых высокопотенциальных работников, готовых и способных решать производственные задачи, стоящие перед корпорацией.

Проект реализуется по трем ключевым этапам.

Первый этап включает в себя проверку на соответствие базовым критериям, оценку способностей и прохождение дистанционного образовательного курса «Ле-докол».

На втором этапе резервисты будут готовить и защищать индивидуальные проекты, а также пройдут обучение в бизнес-мастерских и производственной системе ОСК.

На третьем этапе участники проекта пройдут стажировки на предприятиях ОСК, реализуют и защитят командные проекты, выступят на командной сессии «Лидер удОСКи» и поучаствуют в церемонии награждения топ-30.

Участие в корпоративных программах по формированию и развитию кадрового резерва Группы ОСК открывает возможности для приобретения новых профессиональных знаний и навыков, приоритетного рассмотрения при назначении на вышестоящую должность, а также при необходимости участники получают направление на получение высшего образования от предприятия. ■



С МЕСТА В «КАРЬЕРУ»

В современных условиях развития технологического общества на рынке труда растет потребность в инженерных специальностях, а подготовка подрастающего поколения к работе с инновационными технологиями занимает особое место в формировании технологического суверенитета страны. Открытие современного образовательного пространства «Корабел» на базе Колледжа судостроения, информационных и прикладных технологий (КСИПТ) создает новые возможности для тех, кто мечтает связать будущее с судостроением и в дальнейшем быть конкурентоспособным и востребованным специалистом.

Объединенная судостроительная корпорация объявила о торжественном открытии технопарка «Корабел» совместно с Санкт-Петербургским ГБПОУ «Колледж судостроения, информационных и прикладных технологий» (КСИПТ). Главная задача нового технопарка – популяризация судостроительных профессий среди подрастающего поколения. Цель проекта – повысить интерес школьников и подростков к судостроительному направлению, развить техническое творчество и инженерное мышление.

Реализуемый проект позволит повысить интерес к инженерно-технологическому образованию и сформировать устойчивый интерес к профессиям и специальностям судостроительной промышленности.

Проект разработан для школьников и студентов, желающих познакомиться с профессиями и специальностями, связанными с судостроением.

Преподавателями колледжа и методистами ОСК разработаны следующие программы.

■ **«Судостроительная верфь»** – формирование практических навыков в моделировании и постройке маломерных парусных и гребных судов. Программа позволит узнать обо всех этапах постройки судна.

■ **«Детское конструкторское бюро»** – программа, направленная на развитие технического творчества и инженерного мышления через практическое освоение аддитивных технологий и судостроения.

■ **«Кодомастер: конструируем умные суда»** – программа, объединяющая робототехнику и программирование.

■ **«Технофлот: конструируем радиоуправляемые суда»** – программа, обучающая созданию радиоуправляемых моделей судов.

Уникальность проекта заключается в том, что к проведению занятий привлекаются сотрудники

обществ Группы ОСК и педагоги колледжа. Практико-ориентированный подход к реализации программ позволит сделать образовательный процесс интересным и увлекательным.

Открытие многофункционального образовательного пространства «Корабел» на базе Колледжа судостроения, информационных и прикладных технологий стало важным шагом на пути к современным стандартам дополнительного образования – это уникальная площадка, где будут объединяться теория и практика. Мы уверены, что такой подход позволит не только получать теоретические знания, но и реализовывать идеи на практике. Мы понимаем, насколько важным является соединение теории и практики в образовании, и именно поэтому мы сделали ставку на внедрение современных технологий и реализацию проектов, отвечающих запросам нашего времени. «Корабел» станет не только местом получения знаний, но и площадкой для творчества, инноваций и профессионального роста. Вместе с ОСК мы создаем уникальную развивающую образовательную среду, которая направлена на движение вперед и развитие интереса к профессиям и специальностям судостроительной промышленности завтрашнего дня.

Директор СПб ГБПОУ КСИПТ
Марина Добрякова

КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ – ДЕЛО СЕМЕЙНОЕ

На предприятии Объединенной судостроительной корпорации «Севмаш» создается атомный подводный флот России. Со стапелей сходят самые совершенные ракетоносцы, которые несут боевое дежурство, охраняя рубежи нашей Родины. Создать такой корабль невозможно без любви к тому, что делаешь, и на Севмаше это знают точно. Практически в каждой семье Северодвинска есть корабел, а может, и не один. А бывает и так, что вся семья – трудовая кораблестроительная династия. Кто они, люди, которые строят атомный подводный флот страны?



Юрий Васильевич Масютин с семьей

ДИНАСТИЙНЫЕ ИСТОРИИ

Сегодня на Севмаше официально зарегистрировано 177 трудовых династий. Для получения такого статуса требуется, чтобы общий стаж всех членов семьи составлял более 100 лет. Трудовые династии на заводе начали фиксировать в 1990-х годах. В их число входят семьи, три поколения которых трудились и продолжают трудиться на Севмаше: глава династии, его дети и внуки по прямой линии.

«Главное богатство Севмаша – это люди. Династии являются фундаментом, основой трудового коллектива. Семьи вносят неоценимый вклад в строительство атомного подводного флота, передают из поколения в поколение накопленный опыт, знания и секреты ма-

Сегодня на Севмаше официально зарегистрировано 177 трудовых династий

стерства», – подчеркивает генеральный директор предприятия ОСК «Севмаш» Михаил Будниченко.

Официальный статус династиям присваивают, как правило, ко дню рождения Севмаша, который отмечается 21 декабря. И это своего рода декларация любви к подводному флоту и предприятию, которая передается по наследству.

130 ЛЕТ ОТДАЛИ ПОДВОДНОМУ КОРАБЛЕСТРОЕНИЮ

В 2024 году звание «Глава трудовой династии» было присвоено семи ветеранам Севмаша. Среди них – Юрий Масютин. Общий трудовой стаж семьи – почти 130 лет, а любовь к предприятию привил отец, который работал на заводе комплектовщиком в 1950-х годах. Юрий Васильевич руководил воднотранспортным цехом Севмаша – по сути, целой флотилией, которая обеспечивает испытания и достройку атомных подвод-

ных лодок после вывода из эллинга и спуска кораблей на воду. На долю Юрия Васильевича выпали непростые девяностые, и сейчас, когда он находится на заслуженном отдыхе, в цехе его вспоминают с уважением и благодарностью.

Юрий Масютин начинал морскую карьеру в должности капитана буксира-спасателя. В 90-е годы для обеспечения работ на прогулочной подводной лодке «Нептун», построенной на Севмаше, команда буксира «Евгений Егоров» под руководством Юрия Васильевича провела на Антильских островах девять месяцев. Еще один повод для гордости – участие в уникальной операции по постановке крейсера «Адмирал Горшков» на стапель в гидроузле Севмаша. О своей работе глава династии, конечно, рассказывал детям и при возможности приводил их к себе в цех.

Масштабом производства прониклись три дочери Юрия Масютина, а затем и их дети. Так, дочери Наталья и Ольга стали экономистами, еще одна дочь – Анжелика – заведует хозяйством в воднотранспортном цехе. Внук Павел работает слесарем-монтажником стапельно-сдаточного производства, а внук Евгений – специалист в отделе охраны труда и организации производственного контроля предприятия ОСК «Севмаш». Еще один продолжатель династии сейчас

учится в техникуме судостроения и машиностроения – базовом образовательном учреждении предприятия – и готовится прийти на завод. А значит, история династии Масютиных будет продолжаться.

НА БЛАГО ФЛОТА И ЛЮДЕЙ

Династия Спиридоновых связана с Севмашем с послевоенных лет, когда глава семейства Валерий Спиридонов пришел на завод. Он с отличием закончил Молотовский судостроительный техникум, затем институт. На Севмаше работал технологом и мастером в механическом цехе. Перейдя в отдел главного технолога, оказался под руководством Сергея Слесаревича, которого впоследствии называл своим учителем. Валерий Николаевич занимался техперевосвоением машиностроительного парка Севмаша. Это была та работа, которая сполна потребовала проявления инженерных знаний, опыта и организаторских способностей. Коллеги отмечали: даже в самые тяжелые времена, когда поставки станков были фактически остановлены, Валерию Спиридонову раз за разом удавалось договориться о приобретении нужных единиц техники.

Любовь Валерия Николаевича к кораблестроению и родному предприятию разделяла жена Лидия, работник конструкторского отдела. Она принимала участие в создании первой отечественной атомной подводной лодки – знаковым моментом для целой страны. Сын Юрий, вдохновленный примером отца, тоже стал корабелом: он долгое время возглавлял проектно-конструкторское бюро завода, а сейчас работает главным советником генерального директора Севмаша, занимается научными разработками. На предприятии начал свой трудовой путь и внук Валерия Спиридонова Александр, который пришел в старейший эллинг Севмаша слесарем-монтажником, затем в проектно-конструкторском бюро занимался

Главное богатство Севмаша – это люди. Династии являются фундаментом, основой трудового коллектива. Семьи вносят неоценимый вклад в строительство атомного подводного флота, передают из поколения в поколение накопленный опыт, знания и секреты мастерства



Трудовая династия Спиридоновых – от отца к сыну

опытно-конструкторскими работами на атомных подводных лодках проектов «Ясень-М» и «Борей-А», внедрением современных цифровых технологий в процессы проектирования и строительства кораблей, работал главным техническим руководителем по спецпроектам и вооружению ПКБ.

В 2021 году избран депутатом Государственной Думы РФ 8-го созыва от Архангельской области. В истории Архангельской области за последние 25 лет это единственный представитель оборонных предприятий Северодвинска, кораблестроитель, который представляет интересы области в отношениях с органами государственной власти. Александр Спиридонов является заместителем Председателя Комитета

Государственной Думы по промышленности и торговле, активно участвует в решении вопросов обороны. У него подрастают сыновья. Кто знает, может, это будущие продолжатели славной династии? ■



Семья Спиридоновых на отдыхе



Валерий Николаевич Спиридонов

ДЕФЕКТОСКОПИСТЫ ОСК – ХРАНИТЕЛИ НАДЕЖНОСТИ В МИРЕ СУДОСТРОЕНИЯ

В мире, где качество и безопасность стоят на первом месте, дефектоскопист остается незамеченным стражем надежности, превращая техническую рутину в искусство безупречного контроля. Его работа – это симбиоз науки и искусства, где точность измерений сочетается с творческим подходом к решению задач, а технический профессионализм дополняется природной интуицией и внимательностью к деталям.

Дефектоскописты – это глаза и уши завода. Они словно врачи, которые проводят тщательную диагностику каждого элемента судна. Используя современное оборудование, они выявляют малейшие дефекты, обеспечивая безопасность будущих кораблей.

Работа подобна искусству врачевания, только вместо человеческого тела специалист исследует металлы, сплавы и конструкции. Словно опытный диагност, дефектоскопист находит мельчайшие изъяны там, где другие видят лишь безупречную поверхность.

Средне-Невский судостроительный завод ОСК – это не просто предприятие, а настоящий живой организм,

где каждый день кипит работа и строятся уникальные корабли и суда различного класса и назначения.

Люди самых разных профессий объединяют свои знания и таланты ради общей цели.

Здесь, как в сложном механизме, работают уникальные специалисты, без которых невозможен процесс создания кораблей. Одна из таких профессий – дефектоскопист.

Мы пообщались с представителями этой профессии, работающими на Средне-Невском судостроительном заводе ОСК, и узнали секреты и особенности мастерства.

■ ИНСТРУМЕНТЫ МАСТЕРСТВА

Профессиональный арсенал дефектоскописта впечатляет разнообразием: ультразвуковые и акустические импедансные дефектоскопы, ультразвуковые и вихретоковые толщиномеры, наборы для капиллярной и магнитопорошковой дефектоскопии, а также рентгеновские аппараты и комплексы цифровой радиографии. Все эти приборы, системы и комплексы позволяют обнаруживать дефекты, выходящие на поверхность, но невидимые глазу, а также заглянуть вглубь металла и композита, определить условные или реальные размеры дефектов и произвести оценку контролируемого объекта на соответствие требованиям к качеству.

■ БУДНИ ДЕФЕКТОСКОПИСТА

Рабочий день специалиста начинается с тщательной подготовки оборудования. Подобно музыканту, настраивающему инструмент перед концертом, дефектоскопист проверяет каждый прибор, калибрует датчики, настраивает параметры. Процесс контроля становится настоящим танцем с техникой. Плавные движения преобразователя по поверхности изделия напоминают движения художника кистью.

■ ИСКУССТВО ПОИСКА

Каждый дефект для дефектоскописта – это уникальная загадка, требующая особого подхода. Он словно детектив, распутывающий сложное дело, только вместо улики – микротрещины, поры и включения. Все эти элементы становятся частями пазла, который специалист собирает, чтобы понять истинное состояние объекта.

■ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ТОЧНОСТЬ

Точность измерений – краеугольный камень работы дефектоскописта. Малейшая ошибка может привести к катастрофическим последствиям. Поэтому каждый замер, каждый анализ – это акт высшей ответственности перед безопасностью и качеством. В руках специалиста находятся судьбы людей, надежность конструкций, репутация предприятия.

■ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ

Современный дефектоскопист сталкивается со множеством вызовов. Необходимо постоянно совершенствовать навыки, осваивать новые методы контроля, работать с постоянно усложняющейся техникой.

■ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ГОРИЗОНТЫ

Будущее профессии неразрывно связано с развитием технологий. Автоматизация процессов, внедрение искусственного интеллекта, появление новых методов неразрушающего контроля открывают перед специалистами новые перспективы.

■ ЭТИКА И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

Профессиональный кодекс дефектоскописта основан на принципах честности, ответственности и непреклонного следования стандартам. Каждый специалист понимает: от его работы зависит безопасность спущенного на воду корабля.

■ ТВОРЧЕСКИЙ АСПЕКТ ПРОФЕССИИ

Работа дефектоскописта – это не просто техническая рутина. Это искусство видеть то, что скрыто от глаз других, умение читать язык материалов, понимать их характер и особенности.



«БЫТЬ НА ДВА ШАГА ВПЕРЕДИ»

Михаил Боровский, генеральный директор Амурского судостроительного завода ОСК

Его заводской стаж – 20 с лишним лет, из них почти половина – на руководящих должностях. Самый молодой начальник цеха основного производства, самый молодой директор по производству, самый молодой генеральный директор предприятия Группы ОСК. У него за плечами – Школа управления при Московском авиационном институте, обучение по программе «Лидеры ПРО». В 2023 году был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.



– Михаил Васильевич, в мае исполнилось два года, как вы официально трудитесь в должности генерального директора Амурского судостроительного завода, одного из крупнейших судостроительных предприятий Дальнего Востока. Какими для вас были эти два года?

– Это было, наверное, самое непростое время для меня. Особенно первый год: нужно было разобраться во всем достаточно быстро, сформировать новую команду, провести изменения в управлении и техническом развитии завода.

Мы начали масштабную перестройку производственной системы на предприятии для того, чтобы оно заработало в русле современных тенденций. Совместно с руководством корпорации мы выработали основные решения и создали план по развитию нашего завода, которому мы теперь и следуем.

Конечно, были и сдачи кораблей. Особенно важным стал грандиозный подъем государственного флага на новом пароме «Александр Деев» с участием Президента России Владимира Путина. Было множество спусков кораблей на воду, отправка во Владивосток на испытания и сдачу наших построенных заказов. Но прежде

всего это наработанный опыт руководства предприятием в должности генерального директора.

– Двадцать лет вы трудитесь на одном предприятии, можно сказать, выросли на нем во всех смыслах. А как получилось, что вы стали судостроителем? Что или кто повлиял на выбор профессии, а главное – места работы?

– Комсомольск-на-Амуре – город большой промышленности, в основном связанной с изготовлением военной техники. Выбор профессии для молодого человека, не желающего покидать родной город, в принципе,

Особенно важным стал грандиозный подъем государственного флага на новом пароме «Александр Деев» с участием Президента России Владимира Путина

небольшой. Мне, как и многим мальчишкам, хотелось ближе быть к технике, к кораблям, к самолетам. Мой отец – военный человек, у него был катер, на котором было интересно не только кататься, но и ремонтировать, готовить к плаванию.

К тому же в детстве родители рассказывали о том, что у нас в городе строят подводные лодки. Все это было окутано тайнами, романтикой и прочими мальчишескими историями. А дальше нужно было сделать выбор: авиа- или судостроение. Супруга моя пошла на авиационный завод, а мы со школьным товарищем выбрали судостроительный. И я ни дня об этом не жалею.

Был еще один фактор. Я пришел на завод сразу после школы. Когда встал вопрос об учебе в институте, чтобы не сидеть у родителей на шее, решил, что правильно будет заработать на учебу самому. Свой трудовой путь я начал с ученика трубопроводчика судового. Работать и учиться было тяжело: после смены бежал в университет, порой опаздывал, руки в машинном масле.

Были и командировки на сдаточную базу. Как возвращался – приходилось подтягивать «хвосты». Однако после пяти лет упорного труда и учебы я все же получил образование. Моим начальником в трубообрабатывающем цехе был Владимир Иннокентьевич Макаров – именно он и предложил мне тогда стать мастером на своем родном участке. С этого и началась моя карьера инженера, мастера и руководителя.

– А помните свой самый первый рабочий день на заводе?

– Как сейчас. Из-за отсутствия опыта и профессии меня приняли в трубообрабатывающий цех учеником трубопроводчика. Получил спецодежду, каску, прошел все инструктажи. На участке меня познакомили со всей бригадой и вручили стопку книжек из серии «Трубопроводчик судовой».

Честно говоря, я ничего в них не понимал, для меня это были совсем непонятные слова и термины, специфичный корабельный язык. Я перечитывал страницу за страницей снова и снова. Помню, как сходил на обед в заводскую столовую и опять до самого вечера читал эти книги, по-прежнему ничего в них не понимая. Кстати, не так давно я был в нашей заводской библиотеке и видел, что эти книжки по-прежнему есть. Испытал приятное чувство ностальгии, ведь именно с них я начинал изучать профессию.

– Кем были ваши наставники? Кто помогал войти в профессию, учил тонкостям труда судового трубопроводчика?

– Мне повезло попасть на участок старшего мастера Евгения Борисовича Черепченко, мастером был Евгений Александрович Воженко. Стал работать в бригаде Александра Михайловича Дунденкова, заслуженного и уважаемого человека на заводе. Одного его выразительного взгляда иногда хватало, чтобы «накосячивший» осознал всю меру бригадирского неудовольствия его работой.

Здесь и по сей день работают люди советской закалки, которые учили нас, почему нужно любить завод, уважать свою профессию, что брак в работе – недопустим. Это были самые простые, прописные истины, которые все должны были знать.

Мой непосредственный руководитель, наставник – Владимир Константинович Тимохин, тоже человек старой закалки, прошедший десятки заказов. Опыта и мастерства ему не занимать. От него пришло понимание того, что любить свой завод, свою профессию и выполнять свою работу на совесть, а не как попало, – это не просто красивые слова. Для сотен заводчан это было нормой.

Мы учились, набивали шишки. Помню, однажды установили трубы на заказ, сдали ОТК. А тут в отсек зашел бригадир, посмотрел на наши «художества», как он мягко выразился, спросил: чья работа? В обед вызвали меня и тех ребят, кто со мной был, и велели все переделать. А знаете почему? Потому что это было некрасиво с точки зрения эстетики. Сейчас я понимаю, что это и была та степень любви и уважения к своему труду, к труду своих коллег, к заводу, которая воспитывается на личном примере.

Навсегда запомнилось мое первое участие в конкурсе профессионального мастерства «Золотые руки». Для меня это был настоящий вызов. Я только что закончил учебу, мечтал повысить разряд, и победа в конкурсе как раз и давала такую возможность. До сих пор храню дома свои первые дипломы и грамоты как самые дорогие и значимые для меня.

– Ваш первый серьезный заказ – дизельная подводная лодка 877-го проекта, ремонт с глубокой модернизацией. Что вам дала работа на этом проекте?

– Да, это была дизельная подводная лодка, благодаря инициативе наших ветеранов-заводчан получившая

после ремонта название «Комсомольск-на-Амуре». Работа на ней дала глубокое понимание процессов строительства, испытаний и сдачи заказчику.

Важнейший урок, который я вынес из работы на этом заказе: принимая решения, нужно смотреть на два шага вперед. Ведь от твоего труда, от твоих решений может зависеть судьба других людей. Сложнейшая система трубопроводов на этом заказе требовала понимать и думать, как завтра люди будут с этими трубопроводами работать, обслуживать, управлять ими. Требования к системам были серьезные, а права на ошибку и брак просто не было. Работать с ответственностью и думать головой – вот тот стержень, на котором держится вся моя заводская карьера.

Здесь и по сей день работают люди советской закалки, которые учили нас, почему нужно любить завод, уважать свою профессию, что брак в работе – недопустим. Это были самые простые, прописные истины, которые все должны были знать

– Михаил Васильевич, какие точки роста вы определяли для себя в своей карьере? Было ли в планах выстроить карьеру до гендиректора?

– Никогда. Я к любой должности всегда относился с осторожностью: считаю, нужно 3–4 года, чтобы разобраться, что происходит в твоей зоне ответственности. Девять месяцев я был временно исполняющим обязанности генерального директора. Тогда я очень хотел вернуться на производство, потому что в нем я понимал все, прошел от мастера до директора по производству. Было сложно, но это был бесценный опыт.

Я всегда понимал, что, назначая меня на ту или иную должность, мне давали определенный кредит доверия. И не оправдать его я не имел никакого права.

– Что помогает сегодня работать? Каким вы в дальнейшем видите завод?

– Прежде всего, конечно, моя команда – люди, с которыми я примерно в одно время пришел на завод. Мы все вместе выросли на этом предприятии профессионально. Каждый уже имел опыт руководства, и практически у каждого в трудовой книжке было записано одно место работы – Амурский судостроительный завод.

Мы все пережили и трудные времена, и ощущение полной неопределенности в начале нулевых. Предприятие тогда было практически на грани, задержки зарплаты, отсутствие перспектив. Кто-то, чтобы прокормить семью, вечерами «таксовал», кто-то окна пластиковые монтировал. И, честно могу сказать, что в 2009 году, если бы не приезд на завод Владимира Владимировича Путина, я бы тоже ушел...

Но сегодня у нас загрузка такая, какой не было больше чем четверть века. Одновременно в работе десять военных кораблей, плюс гражданские суда. Мы строим собственные доки – спусковой и транспортный. По этому поводу было много скептицизма, но мы работали упорно, и у нас получилось. Благодарен своим заместителям, единомышленникам за поддержку, за усилия, которые каждый из них прилагает на своем месте, чтобы двигаться вперед, развиваться самим и развивать наш завод.



Я всегда понимал, что, назначая меня на ту или иную должность, мне давали определенный кредит доверия. И не оправдать его я не имел никакого права

В будущем году трижды орденосный Амурский судостроительный завод отметит 90 лет со дня пуска в промышленную эксплуатацию. Это достаточно серьезный возраст для предприятия, на котором уже сформированы определенные традиции, компетенции, собственная система. А если посмотреть с другой стороны, 90 лет – это большой возраст для производства, который требует больших инвестиций для того, чтобы им управлять и содержать его.

Благодаря руководству корпорации, той поддержке, которую оно оказывает заводу, сегодня у нас большое количество реализующихся проектов, есть инвестиционные программы по модернизации, ремонту заводских зданий и сооружений. Мы осуществляем масштабный проект стоимостью 77 миллионов рублей по ремонту и модернизации основных производственных цехов. Совместно с корпорацией возобновили работу в рамках федеральной целевой программы по модернизации производственных площадей. 1 сентября победившая в конкурсе подрядная организация должна зайти на предприятие, чтобы приступить к работе.

Работать с ответственностью и думать головой – вот тот стержень, на котором держится вся моя заводская карьера

В ближайшее время начнем ремонт в заводской столовой, чтобы увеличить количество посадочных мест. Продолжим программу по дотированию питания. Пока мы это делаем для основных производственных рабочих и мастерского состава, но вскоре под эту программу попадут и работники инженерного управления. Эта программа, кстати, была разработана и начала внедряться по просьбе заводчан, озвученной в один из приездов на завод Андрея Сергеевича Пучкова.

Сегодня практически все свои корабли мы на 99% создаем собственными силами, без единого подрядчика на предприятии. Увеличили уровень зарплаты – люди стали устраиваться на работу к нам. С корпорацией прорабатываем вопрос дальнейшего повышения зарплат, что конечно же, поднимет нашу конкурентоспособность на рынке труда.

Приводим постепенно в порядок и заводскую территорию, и прилегающую к заводу. Благодаря победе в конкурсе по президентской программе «Комфортная среда» отремонтировали историческую Аллею Труда, по которой 90 лет заводчане идут на работу, а благодаря инициативным ветеранам реконструировали символическую Аллею Памяти с портретами прославленных заводчан. Реконструкция заводского мемориала в честь павших в Великой Отечественной войне амурских корабелов состоялась также благодаря федеральным средствам и помощи Банка ВТБ.

Возвращаясь к вопросу про два года моей работы, я хочу сказать, что за эти два года я пытаюсь реализовать то, о чем думал, будучи еще простым трубопроводчиком. Дойдя в своей рабочей карьере до генерального директора, я понимаю, что видеть на предприятии позитивные изменения – это уже не просто исполнение мечты. К этому мы все вместе шли шаг за шагом, реализовывая рабочие проекты, думая наперед, работая, чтобы многое поменялось в лучшую сторону.

– Михаил Васильевич, как вы думаете, вы – счастливый человек?

– Да. У меня есть любимая работа, на которой еще огромное количество планов и проектов. Так устроен человек: когда достигается одна цель, впереди появляется новая – еще интереснее, еще желаннее. И планов у меня относительно улучшений на предприятии еще очень много.

У меня есть мой коллектив, мои люди, которых я люблю. Я люблю свою профессию, люблю свой завод. У меня есть любимая семья: две дочери, спокойствие, уют и душевное тепло родного дома. Все это и делает меня счастливым человеком! ■

СТРОИТ ФЛОТ КОМАНДА ОСК!

Начальник административно-хозяйственного отдела Алексей Черкашин стал автором гимна ОСК, полюбившегося судостроителям всех предприятий корпорации. Новая песня с успехом дебютировала на церемонии открытия Спартакиады ОСК, а в День кораблестроителя вышел клип, собравший массу положительных отзывов.

Когда Алексею Черкашину поступило предложение стать автором гимна ОСК, он немного опешил и даже отказался, но уже через час прислал черновик песни. Творческий человек всегда найдет в себе ресурс создать что-то новое, даже если у него нет на это времени. Именно так было у Алексея Викторовича. Выкраивая свободную минутку, он дописывал, додумывал, шлифовал и в результате получил композицию, где в каждой строчке – любовь к отечественному судостроению и гордость за предприятие.

Я увлекаюсь музыкой, сколько себя помню

– Впервые я взял в руки гитару еще в детстве. Как любому мальчишке интересно устройство любимой игрушки, так мне было важно разобраться в инструментах и извлечении звука. Сначала выучил «Изгиб гитары желтой», затем умудрился стать барабанщиком в знаменитой группе школы и даже выиграть пару районных смотров. Незаметно для себя стал школьным диджеем. В постсоветское время в мою жизнь вошли Кинчев, Летов и Цой!

В те годы я пытался создать свою группу; как сейчас помню, мы играли «Офицеров» Газманова. В железнодорожном техникуме написал свою первую песню – гимн местной команды КВН. Тогда же вкусовые предпочтения претерпели трансформацию: в плейлисте проч-

но закрепились Metallica и Guns N'Roses.

Армия окончательно сделала из меня... вокалиста. Там я был запевалой – это горлопан, который первым начинает орать строевую песню. Беговые кричалки тоже были за мной. А еще я написал миллион душещипательных стихов про любящих мам и неверных девчонок, которые разлетелись в солдатских письмах по стране.

После службы надо было работать, и я устроился в ЛАО, где когда-то газорезчиком трудился отец. Неожиданно для себя попал в настолько теплую, дружескую атмосферу, что решил задержаться, и вот уже 28 лет состою в официальных отношениях с верфями.

Не понаслышке знаю, насколько тяжел труд корабелов, поэтому и своим подчиненным всегда говорю: мы здесь для того, чтобы сделать этот труд комфортнее. Каждому приятно осознавать, что о нем заботятся. Завод – это в первую очередь люди! Поэтому свои стихи и музыку я посвящаю корабелям. Гимн ОСК – это уже третья песня, в которую я вложил свою благодарность тем, кто строит флот нашей страны!

Гимн большой корабельной семьи

Одно дело гимн написать, другое – спеть. Две предыдущие песни Алексей исполнил сам, но в этот раз вспомнил о вокалисте Андрее Быковском. Дружбу с ним он завел на конкурсе «Заводские таланты» в 2024 году, где Алексей выступал в роли участника, а Андрей входил в состав жюри.

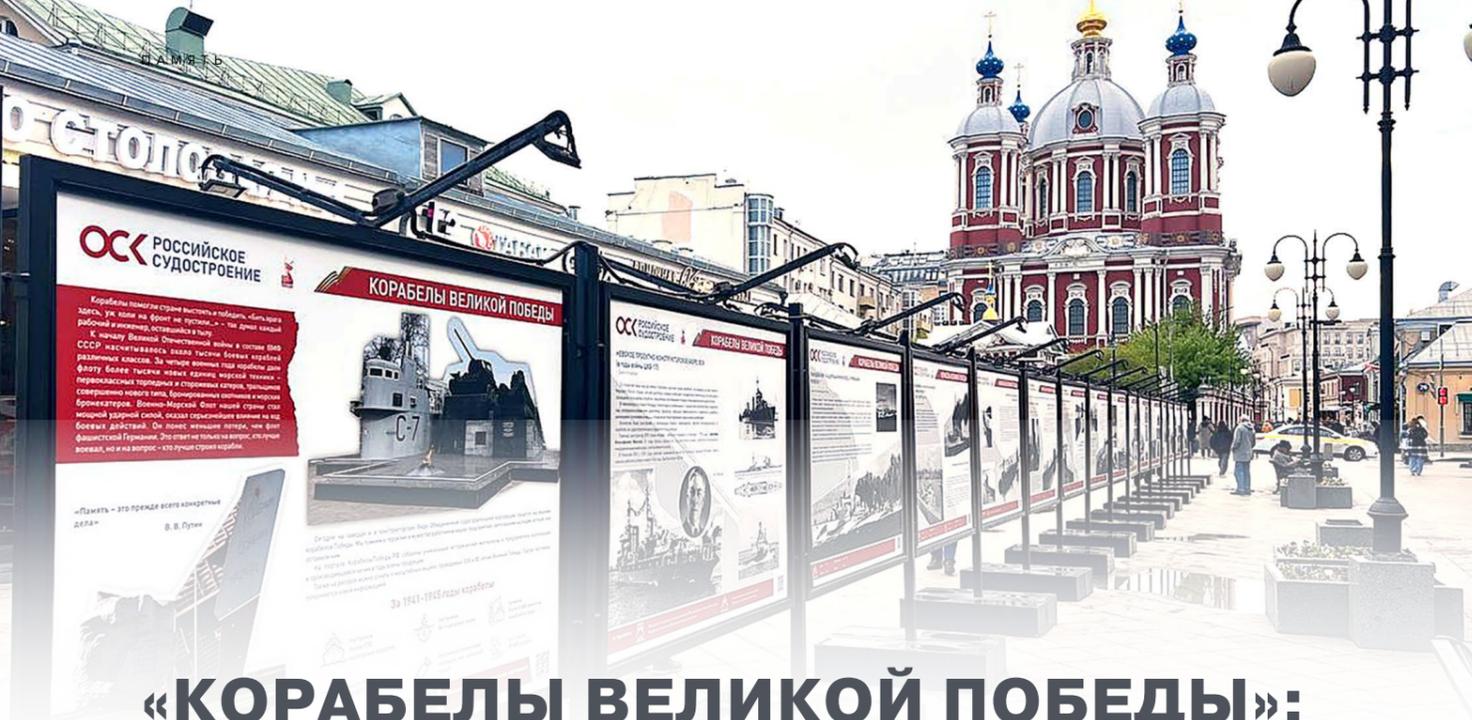


– Мне понравилась песня, которую исполнил Алексей. Я даже отметил для себя, что тоже с удовольствием спел бы «Мы строим флот страны», – вспоминает Быковский. – После конкурса все пошло своим чередом, как вдруг весной Алексей обращается ко мне с предложением поработать над «Гимном ОСК» – конечно, я согласился! Встретились в студии, записали, Алексей сделал мастеринг, показал песню руководству корпорации, она им понравилась. Нам даже предложили снять клип. Выступить на территории закрытого оборонного предприятия с замечательной, заряженной песней, подпевать которой будут все судостроители нашей великой страны, – это настолько мощно! Как можно от этого отказаться!

Андрей Александрович Быковский – выпускник Санкт-Петербургской государственной консерватории им. Н. А. Римского-Корсакова, лауреат международных и городских конкурсов. Служил в театрах «Санкт-Петербург опера» и «Петербургская оперетта», затем – в Ансамбле песни и пляски Западного военного округа под управлением Валерия Викторовича Ткаченко. Будучи военным артистом, участвовал в заграничных гастролях, выезжал с концертными бригадами в воинские части и госпитали, неоднократно посещал Сирийскую Арабскую Республику.

– Любовь к музыке часто начинается с песен под гитару. Мы с младшим братом, который мечтал петь «как Высоцкий», сколотили собственную группу. Начали со школьной сцены, а продолжаем на больших городских площадках. Сейчас сотрудничаю с разными коллективами, в том числе оркестром Нахимовского училища и оркестром народных инструментов «Метелица». В 2014 году я стал лауреатом конкурса «Весна романса» и попал в творческую гравитацию Галины Петровны Ковзель – организатора конкурса «Заводские таланты». Стараюсь принимать участие во всех ее проектах, тем более что это выливается в такие прекрасные знакомства.

Клип «Гимн ОСК» наполнен силой и стойкостью корабелов, их энергией и самоотверженной работой на благо Родины на предприятиях корпорации «от Владивостока до столицы янтара». Видеоролик, снятый на стапеле Адмиралтейских верфей, заряжает оптимизмом и убеждает, что мы вместе, мы – команда! ■



«КОРАБЕЛЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»: В ПАМЯТЬ О ТРУДОВОМ ПОДВИГЕ

В честь 80-летия Победы в ОСК была реализована масштабная программа, включающая мультимедийные, выставочные и издательские проекты, патриотические экспедиции, восстановление памятных стел и мемориалов и многое другое. Мероприятия состоялись на всех предприятиях корпорации. Работники ОСК приняли участие во всероссийских акциях «Бессмертный полк России онлайн», «Диктант Победы», просветительском марафоне «Знание.Первые». 16 лучших работников ОСК были удостоены чести посетить парад Победы на Красной площади. 9 Мая в рамках акции «Гудок Победы» на верфях корпорации суда и корабли дали звуковой сигнал в ознаменование великого подвига советского народа.

ВЫСТАВКА «КОРАБЕЛЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ» В МОСКВЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

Более 30 планшето́в рассказывают о трудовом подвиге судостроителей в годы Великой Отечественной войны и о боевом пути кораблей, построенных на верфях корпорации. В Москве выставка размещена в пешеходной зоне Климентовского переулка, в Санкт-Петербурге – на площадке Музея военно-морской славы России в Кронштадте. Планшеты также экспонируются в различных формах на всех предприятиях Группы ОСК. Ознакомиться с выставкой в онлайн-формате и скачать планшеты можно на портале ОСК КорабелыПобеды.РФ.

МУЛЬТИМЕДИЙНЫЙ ИСТОРИКО-ДОКУМЕНТАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ «КОРАБЕЛЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»

На портале КорабелыПобеды.РФ собран значительный массив информации о судостроительных предприятиях и производившейся на них в годы войны продукции: архивные фотоматериалы и документы, воспоминания ветеранов и блокадников, книги и статьи, стихи и песни. Портал является уникальным информационным ресурсом о работе предприятий ОСК в 1941–1945 годах.

ПРОЕКТ «НАСЛЕДНИКИ КОРАБЕЛОВ ПОБЕДЫ»

Проект включает 23 видеоролика о подвиге судостроителей в годы Великой Отечественной войны, которые



транслируются в социальных сетях ОСК. Участники видеороликов – работники заводов и конструкторских бюро корпорации, их дети, представители трудовых династий. Корабелы рассказывают о работе своих предприятий в военное время и о том, как их предшественники в невероятно сложных условиях вместе со всей страной приближали Победу.

ПРОЕКТ ОСК И СУДОХОДНОЙ КОМПАНИИ «НЕВА ТРЕВЕЛ» «КОРАБЕЛЫ ПОБЕДЫ»

Запущен на скоростных катамаранах постройки ОСК «Котлин» (маршрут Санкт-Петербург – «Остров фортов» (Кронштадт) и Санкт-Петербург – Петергоф).

С 26 апреля по 10 мая 2025 года на мониторах, установленных в салонах катамаранов, транслируются видеоролики о героических буднях корабелов-ленинградцев. Жители и гости Северной столицы могут познакомиться с историей судостроительных предприятий в годы войны. О событиях тех дней рассказывают сотрудники предприятий ОСК, расположенных в Санкт-Петербурге: Балтийского завода, Адмиралтейских верфей, конструкторского бюро «Рубин», Невского проектно-конструкторского бюро, Кронштадтского морского завода.

Планшеты выставки «Корабелы Великой Победы» и ролики «Наследники корабелов Победы» переданы в инженерно-судостроительные классы ОСК в целях популяризации трудового подвига отечественных корабелов и для проведения классных часов, приуроченных к 80-летию Великой Победы. ■



ЗА 1941–1945 ГОДЫ КОРАБЕЛЫ

■ построили более 170 надводных кораблей

■ построили 54 подводные лодки

■ выпустили 13 887 танков Т-34

■ провели более 3000 ремонтов кораблей и судов

■ изготовили более 4 млн снарядов, мин, авиабомб, гранат

■ изготовили 29 800 штыков



МУЗЕЙ ВСЕХ МОРЕЙ И ОКЕАНОВ:

МИССИЯ ДЛИННОЮ В 35 ЛЕТ

Здесь есть все: аквариумы, эксплораториумы, академические коллекции, ну а уж на берегу – наши корабли. Сам корпус – это тоже большой корабль «Планета Океан». Этим мы и отличаемся.

Уникальная флотилия исторических кораблей, многообразие океана в научных коллекциях и масштабный образовательный центр – Музей Мирового океана в Калининграде отмечает 35-летний юбилей. Его президент Светлана Сивкова рассказала редакции нашего журнала о специфике и особенностях музея, о роли техники в освоении океана и почему важно бережно и внимательно относиться к морскому наследию.

– Светлана Геннадьевна, чем отличается ваш музей от похожих музеев, находящихся в других странах?

– Наверное, самое главное отличие в том, что наш музей – комплексный. Морские музеи в основном специализируются на чем-то одном: либо это музеи-аквариумы, либо музеи науки и техники, либо эксплораториумы. Есть еще музеи академические, где хранятся различные коллекции, связанные с Мировым океаном. А у нас есть и то и другое: мы музей кораблей, музей науки и техники, музей, где есть элементы эксплораториума, то есть интерактивного научного музея. Как в древней японской пословице: расскажи мне – и я услышу, покажи мне – и я запомню, дай мне сделать самому – я пойму. Это один из наших главных принципов.

Музей Мирового океана в самом начале был музеем Министерства культуры и Академии наук. У нас есть академические коллекции: это и коллекция кораллов, раковин морских моллюсков, и коллекция научных приборов и оборудования, нумизматическая, филателистическая коллекции, и конечно же, мы еще и музей аквариумов. Такое сочетание в других музеях мира встречается редко. Обычно большие музеи – аквариумы и океариумы – не берут на себя функции академических музеев, не представляют разные коллекции и одновременно корабли.

Сейчас мы работаем над созданием нашего главного корпуса – экспозиционно-образовательного центра «Планета Океан». Здесь есть все: аквариумы, эксплораториумы, академические коллекции, ну а уж на берегу – наши корабли. Сам корпус – это тоже большой корабль «Планета Океан». Этим мы и отличаемся.

– Какие еще экспонаты вам хотелось бы получить для музея и показать их уже большой и благодарной аудитории?

– Музей Мирового океана – это музей кораблей, науки и техники, океанологии. Для нас очень важно сохранять корабли. То, чем мы начали заниматься, наверное, лет 15 назад, – это строительство традиционных средств передвижения по воде. Мне кажется, что в нашем регионе, который отделен от Рос-



сии территорией других государств, нужно обязательно рассказывать именно о связи со страной. Поэтому наша задача – собрать эти средства передвижения по воде, представлять нашу морскую тематику и многочисленный флот. То есть представить Россию как великую морскую державу.

Наша страна – это еще и речная держава, нам интересен не только морской флот, но и те, которые ходят по озерам и рекам. Ведь все реки текут в океан! Поэтому комплектование этой коллекции продолжается. Мне кажется, это одно из самых интересных направлений.

Здесь же мы затрагиваем российскую этнографию – традиционные средства передвижения по воде могут многое рассказать об этносе: они отражают особенности культуры и хозяйственной деятельности народа.

Я мечтаю переименовать наш Морской выставочный центр, который находится в Светлогорске, в Морской этнографический центр. Этнографическая тема в нашем центре сейчас очень ярко представлена, и ее развитие будет продолжаться.

Еще одна мечта – о таком замечательном техническом объекте, как вертолет палубной авиации. У нас есть гидросамолет. Когда мы его поставили в 2014 году, мне казалось, что рядом непременно нужно поставить вертолет палубной авиации. Ведь мы – музей науки и техники, музей истории исследования и освоения океана. Природы океана...

Нельзя забывать, что технические средства, в том числе кораблестроение, – это развитие научной мысли, это наши главные темы, и мы их будем продолжать развивать. Не могу сказать, что мы будем расширять наш флот на Набережной исторического флота, но как методический центр, конечно, с радостью будем помогать всем, кто хочет иметь корабль-музей.

В прошлом году мы провели консультации и подготовили концепцию по сохранению судна «Багратион», которое находится в Тавриде. И консультировали многие морские музеи, имеющие флот. Я считаю, что наша миссия как методического центра – оказывать информационную, техническую и консультационную поддержку по сохранению кораблей-музеев.

– В этом году 80-летие Победы, а Музею Мирового океана исполнилось 35 лет. Как вы отпраздновали эти годовщины?

– Среди наших кораблей есть участник Великой Отечественной войны – ледокол «Красин». И конечно же, мы отметили это событие совершенно особым образом. В музее есть традиция, она появилась в год 75-летия Победы. Тогда мы провели в Петербурге акцию «Гудок Победы». С тех пор 9 Мая все корабли – в первую очередь наша музейная флотилия, суда, которые к нам присоединяются, – дают гудок в честь Победы.

К празднованию 80-й годовщины Великой Победы были также приурочены выставки, встречи и рассказы о тех непростых событиях в истории нашего государства. Здесь, в Калининграде, мы презентовали выставку с музеем-заповедником «Петергоф», с которым три года назад мы создали резиденции «Петергоф в Калининграде» и «Музей Мирового океана в Петергофе». Мы вместе организовали совместную морскую регату, которая называется «Россия на Балтике» и проходила от Музея Мирового океана до Петергофа и обратно.

В этом году мы также сделали и совместную выставку «Морской десант», которая рассказала о страшных военных годах: 1941-м в Ленинграде и 1945-м в Калининграде. Состоялись встречи со школьниками, студентами и курсантами. Музей подготовил множество мероприятий к этой годовщине, в частности наш поход «Путь к океану» тоже был посвящен этой памятной дате.

– Светлана Геннадьевна, какие еще события этого года являются для вас главными?

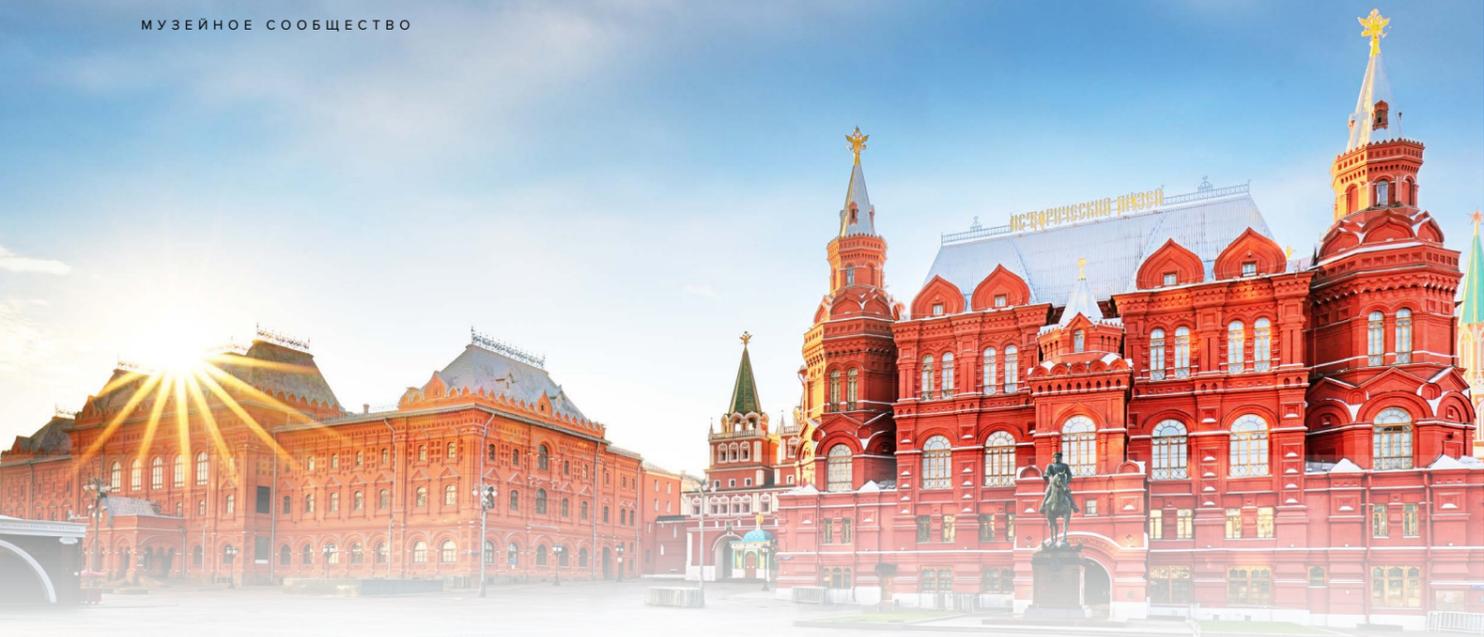
– Главные события 35-летия – это открытие «Планеты Океан», которая строилась давно, долго и непросто. И я надеюсь, что в этом году наши экспозиции и посетители придут в это здание, где есть все: и морские аквариумы, и академические коллекции, есть эксплоратории. Океан трудно показать – нужны эксперименты с водой, и это тоже будет. Корпус открылся поэтапно: с 12 апреля (дня рождения Музея Мирового океана) по 30 октября (день основания российского военно-морского флота). Все наши другие мероприятия и многочисленные выставки – все будет сосредоточено на создании «Планеты Океан» и ее экспозиций, а также праздновании дня рождения.

35 лет – для музея это не возраст. Музеям должно быть 100, 200, 300 лет, и тогда это музеи. Но за такой короткий период существования нам удалось сделать огромную работу. Потому что такого музея, как наш, в мире нет. Музея, где стоят корабли всех флотов, где есть отреставрированные памятники истории и архитектуры, где есть большой этнографический центр, маяки, есть филиал в морской столице Санкт-Петербурге. Наверное, не всем это дано, но у нас это получилось. ■

35 лет – для музея это не возраст. Музеям должно быть 100, 200, 300 лет, и тогда это музеи. Но за такой короткий период существования нам удалось сделать огромную работу. Потому что такого музея, как наш, в мире нет

Статью к юбилею Музея Мирового океана можно найти в Дзене ОСК





АЛЕКСЕЙ ЛЕВЫКИН:

«ИСТОРИЯ ОПРЕДЕЛЯЕТ НАШЕ НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ»

Государственный исторический музей – крупнейший национальный музей России. В его стенах хранится многовековая история нашего Отечества во всем ее величии и многообразии. Сегодня музей также выполняет важнейшую защитную функцию, противостояя попыткам переписать историю. О том, как уникальная коллекция ГИМ помогает отстаивать правду, рассказал его директор, член Геральдического совета при Президенте РФ, эксперт Комитета Совета Федерации по науке, образованию и культуре Алексей Левыкин.



– Алексей Константинович, сейчас много говорят о необходимости сохранять историческую память. На ваш взгляд, с чем это связано?

– Хотя историю называют наукой о прошлом человечества, она во многом определяет наше настоящее и будущее. Сегодня мы как никогда часто сталкиваемся с откровенным искажением исторических фактов

и фальсификацией событий, что становится основой политики целого ряда государств в отношении нашей страны.

Поэтому сохранение исторической памяти обретает глубокий смысл. И в этой связи от радно наблюдать, что проекты, посвященные национальной истории и культуре, привлекают все больший интерес российской общественности.

– Государственный исторический музей уникален. По полноте и разнообразию коллекции он не имеет себе равных. Расскажите о нем подробнее.

– Исторический музей был задуман лучшими представителями нашего общества второй половины XIX столетия как особый. По их замыслу, он стал наглядной иллюстрацией главных эпох истории Российского государства. За время его существования сотрудниками была создана огромная коллекция, рассказывающая об истории человеческой цивилизации от Владивостока до Бреста.

В собрании музея представлены и уникальные экспонаты далекого прошлого, и свидетельства эпох зарождения Русского централизованного государства, памятники стойкости и сплоченности народов нашей страны в героических и драматических событиях XX века. Аналогов такого музея нет ни в нашей стране, ни в других государствах.

– В этом году мы отметили 80-летие Великой Победы. Ее ковали миллионы жителей нашей страны, в том числе и корабли предприятий, которые сегодня входят в Объединенную судостроительную корпорацию. Расскажите об артефактах нашей отрасли, которые хранятся в вашем музее.

– История России неразрывно связана с развитием речных и морских путешествий. Именно поэтому в собрании музея хранится много уникальных предметов. Например, один из старейших образцов речного судна трехтысячелетней давности (долбленая лодка), а также документы и свидетельства создания флота Российской империи, памятники героизма наших моряков, флотоводцев и кораблестроителей разных эпох.

– На предприятиях Объединенной судостроительной корпорации есть свои музеи, рассказывающие об истории, традициях и современных достижениях судостроителей. Работники музеев ОСК были бы рады встретиться с вами и услышать ваше мнение об их работе.

– Взаимодействие с нашими коллегами как из региональных, так и из отраслевых музеев всегда стояло в приоритете профессиональной деятельности сотрудников Исторического музея. Мы открыты для дальнейшего расширения контактов в разных сегментах музейной деятельности и готовы к развитию двустороннего взаимодействия в культурно-исторической сфере.

Благодарю за внимание и за столь актуальные и знаковые вопросы. ■



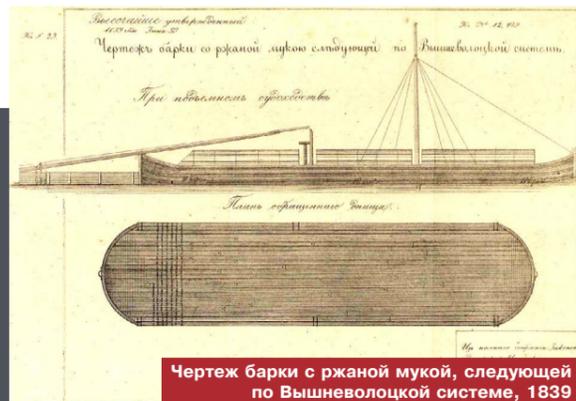
Скульптура «Петр I на ботике», 1896



Долбленая лодка (челн) из дуба доисторической эпохи

КРАТКИЙ ОБЗОР РЕЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ РОССИИ В XIX ВЕКЕ

Говоря о развитии судостроения в нашей стране, мы, как правило, принимаем за точку отсчета эпоху Петра Великого. Действительно, заслуги царя-реформатора в создании регулярного военно-морского флота и развитии морского торгового судоходства очевидны и бесспорны. Однако гораздо раньше, чем Россия стала морской державой, она была державой речной. И по мере развития экономики объемы речных перевозок только возрастали, особенно в условиях плохо развитой дорожной сети.



На речных судах не одерживали громких побед и не совершали географических открытий, размеры этих судов были невелики, а конструкция – зачастую примитивна по сравнению с морскими торговыми судами и особенно с боевыми кораблями, поэтому, как правило, они оставались на периферии интереса историков. Тем не менее численность речного флота России и его значение для экономики были очень велики.

На протяжении многих столетий конструкция речных судов существенно не менялась, однако бурное развитие техники в XIX веке дало применительно к специфическим условиям эксплуатации на реках немало интересных и поучительных примеров развития инженерной мысли.

Важнейшим отличием речных перевозок от морских, кроме ограничений по осадке, является наличие течения. Условия плавания вверх и вниз по реке радикально отличаются. Если вниз суда с грузами двигались самосплавом, не требуя никаких внешних источников энергии, то движение вверх, так называемый «взвод» против течения, являлось серьезной проблемой. При наличии попутного ветра она решалась с помощью прямого паруса, но при его отсутствии или неблагоприятном направлении ветра единственным приводом длительное время была только конная или бурлацкая тяга с берега.

Самым ранним типом грузового речного судна были барки (барка – женского рода, не путать с барком как типом парусного вооружения морских судов). Они представляли собой простейшие плоскодонные беспалубные суда с вертикальными бортами и штевнями. Оконечности были скругленными и очень полными. В носу и в корме делались укрытия для команды, посередине устанавливалась мачта, на которой при попутном ветре поднимался один прямой парус. Низкая скорость хода и необходимость обеспечения маневренности при поворотах рек требовали очень большой площади рулей, приводившихся в движение длинными рычагами-румпелями. Примитивность и дешевизна конструкции, а также недолговечность из-за использования сырого леса приводили к тому, что после прибытия в пункт назначения барки часто разбирались и продавались на дрова. Это оказывалось выгоднее, чем совершать обратный рейс, особенно против течения.

Барки малых размеров называли полубарками. Похожими на полубарки были суда местных типов, получившие название по местности, в которой строились: мокшаны (от реки Мокша), гусяны (от реки Гусь) и другие.

Наиболее совершенным волжским судном XIX века была расшива. По сравнению с баркой она имела более плавные обводы и сложную конструкцию. Форштевень укладывался наклонно, сильно выдвигался из носовой обшивки вперед и делался несколько выше палубы. Носовая часть судна получала ложкообразную форму, обеспечивая более плавное обтекание. Палубы настилялись не внутри корпуса, а поверх бортов и представляли собой широкие платформы, по форме близкие к прямоугольнику. Палубы использовались для размещения товаров, не поместившихся в трюме.

В центре палубы ставилась мачта с вантами, на которой поднимался один прямой парус. Позади мачты или на корме устраивалась рубка для шкипера, которая называлась «казенка». Команда помещалась в трюме под палубой, располагаясь на грузе. Управлялись расшивы рулем большой площади, причем на румпеле делалось несколько рукоятей, так как при свежем ветре для управления требовалось 3–4 человека. Борты судна украшались простой деревянной резьбой с узорами и раскрашивались в яркие цвета. Вырезалось также название судна или фамилия владельца. Численность расшив на Волге в XIX веке была более тысячи.

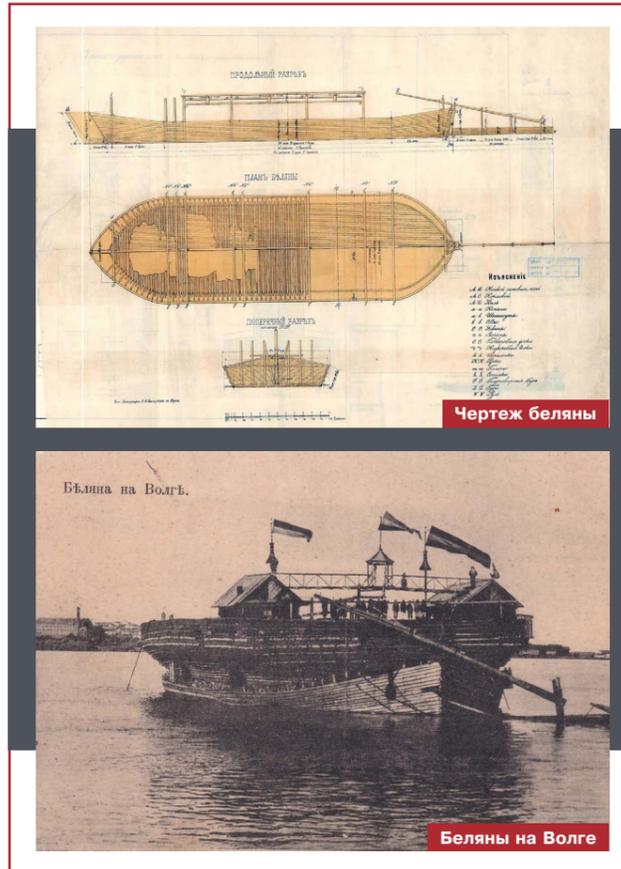
Размеры расшив обычно составляли от 28 до 32 м в длину и от 6,5 до 8,5 м в ширину. Более крупные расшивы были невыгодны из-за трудности их подъема против течения бурлацкой тягой. Именно расшиву тянут бурлаки на знаменитой картине Репина. Против течения расшивы двигались со скоростью 10–12 км в сутки, а при попутном ветре они преодолевали иногда до 200 км.

Самыми крупными речными судами в России, а возможно, и в мире, были волжские беляны. Они достигали 100 метров в длину, 24 метра в ширину, а грузоподъемность доходила до 13 тысяч тонн. Главными местами их постройки были реки Ветлуга, Кама, Белая и Вятка, то есть наиболее лесистые районы Поволжья. Одной из версий происхождения названия этого типа является его возникновение на реке Белая. По другой версии, это название происходит от слова «белый», потому что беляны, в отличие от других судов, имели светлый цвет несмоленого дерева.

Назначением белян была перевозка леса. Двигались они только вниз по течению, самосплавом, и после прибытия к месту назначения разбирались. Днище было плоским, штевни – наклонными, борта имели заметный развал. Лес укладывался на днище судна правильным прямоугольным штабелем с пролетами для проветривания. Выше уровня бортов площадь укладки штабеля увеличивалась за счет распусков, выкладываемых на длинные толстые бревна симметрично по обе стороны судна. Поверх штабеля на дощатом настиле устанавливались избы-казенки для проживания экипажа, численность которого колебалась от 15 до 60 человек.

В первой половине XIX века альтернативой бурлакам стали коноводки, или конно-машинные суда. Коноводка двигалась «завозным» способом. Вперед по ходу движения судна на лодке завозился якорь. Двигаясь вокруг ворота на палубе, лошади наматывали на него якорный канат. Таким образом судно подтягивалось к якорю. Тем временем вперед завозился второй якорь, что давало возможность судну двигаться без существенных задержек. На каждую коноводку полагалось 100–120 лошадей, работавших посменно. Всего на коноводке имелось до пяти якорей массой по 1,6 т каждый: один становой, три ходовых «завозных» и запасной.

За коноводкой буксировались подчалки – барки, расшивы и более мелкие самоходные грузовые суда. Иногда за одной коноводкой крепилось до пяти подчалок, составлявших коноводный караван.



Первое коноводное судно появилось на Волге в мае 1811 года. Наибольшего развития такие суда достигли во второй половине 40-х годов XIX века. Если в 1836 году их насчитывалось 35, то в 1849 году на Волге эксплуатировалось около 200 конно-машинных судов.

Конная тяга была в два раза быстрее бурлацкой. Коноводки в среднем проходили около 20–30 километров за световой день и позволяли при существенно меньшем количестве задействованных людей обеспечивать подъем против течения большего количества грузов за один рейс, причем с более высокой скоростью. Поэтому до конца 1840-х годов коноводки успешно конкурировали не только с бурлацкими артелями, но и с первыми буксирными пароходами. Однако в по мере совершенствования паровых машин коноводки стали постепенно вытесняться паровыми судами.

Автор: Максим Котов,
руководитель портфеля проектов
Департамента продаж и контрактации
гражданского судостроения АО «ОСК»

Полный текст статьи
можно найти в Дзене ОСК



ЮБИЛЕИ ПРЕДПРИЯТИЙ НА КАРТЕ РОССИИ



- 1 ЦКБ МТ «Рубин» – 125 лет
- 2 СЗ «Вымпел» – 95 лет
- 3 КБ «Вымпел» – 95 лет
- 4 АСПО – 95 лет
- 5 33-й судоремонтный завод – 80 лет
- 6 ПСЗ «Янтарь» – 80 лет
- 7 Судоремонтный завод «Нерпа» (ф-л ЦС «Звездочка») – 60 лет
- 8 ЦКБ «Коралл» – 60 лет
- 9 НИПТБ «Онега» – 50 лет
- 10 Астраханский СЗ (ф-л ЦС «Звездочка») – 40 лет
- 11 Волго-Каспийское ПКБ – 20 лет

1000₽

за приглашение
в ВТБ каждому



📞 1000

🖱️ [VTB.RU](https://vtb.ru)

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ В ВИДЕ 1000 РУБ. НАЧИСЛЯЕТСЯ НА СЧЕТ ДЕБЕТОВОЙ КАРТЫ ВТБ УЧАСТНИКАМ, ВЫПОЛНИВШИМ УСЛОВИЯ ПРОМОАКЦИИ «РЕКОМЕНДУЙ И ПОЛУЧАЙ», ПРОВОДИМОЙ С 01.04.2024 ПО 31.05.2026. ПЕРИОД УЧАСТИЯ В АКЦИИ С 01.04.2024 ПО 31.12.2025 ВКЛЮЧИТЕЛЬНО. ИМЕЮТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ. С ПРАВИЛАМИ ПРОМОАКЦИИ, ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ОГРАНИЧЕНИЯХ, НАЧИСЛЕНИИ ВОЗНАГРАЖДЕНИЙ, ЛИМИТАХ МОЖНО ОЗНАКОМИТЬСЯ НА САЙТЕ VTB.RU. ВЫПУСК И ОБСЛУЖИВАНИЕ ДЕБЕТОВОЙ КАРТЫ – 0 РУБ. **БАНК ВТБ (ПАО)**. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ № 1000. 191144, ГОРОД САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ДЕГТЯРНЫЙ ПЕР., Д. 11, ЛИТ. А. ОГРН: 1027739609391. **РЕКЛАМА. 0+**

оск

ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ
№ 2 2025