

ОСК

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

ГЛАВНАЯ ТЕМА

«КРАСНОЕ СОРМОВО»

СОРМОВИЧИ, НАВСЕГДА
ВПИСАВШИЕ СВОИ ИМЕНА
В ИСТОРИЮ ОТЕЧЕСТВЕННОГО
СУДОСТРОЕНИЯ

ПЕРВЫЕ 170 ЛЕТ

стр. 12

АРКТИЧЕСКАЯ СИЛА

СПУСК САМОГО
МОЩНОГО В МИРЕ
ЛЕДОКОЛА «УРАЛ»

стр. 04

ЗНАНИЯ В ОТКРЫТОМ ДОСТУПЕ

КАК РАБОТАЕТ
КОРПОРАТИВНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ОСК

стр. 52

ОБРАЗОВАНИЕ ПОД ПАРУСОМ

ИНТЕРВЬЮ
С КАПИТАНОМ БАРКА
«СЕДОВ»

стр. 28



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

СУДОСТРОЕНИЕ ЭПОХИ ИННОВАЦИЙ

Летом мы будем отмечать самый важный для нашей отрасли праздник – День кораблестроителя. ОСК подошла к нему с хорошими результатами, серьезно усилив свой экономический потенциал

Если в 2014 году наша выручка составляла 237 млрд рублей, то в 2018-м эта сумма достигла 362 млрд рублей. Работая над достижением паритета доходов от продажи гражданской и военной продукции, мы добились того, что сегодня треть портфеля заказов – коммерческие. Объем гражданской продукции ОСК за последние четыре года вырос в 2,5 раза и достиг 57 млрд рублей.

Калининградский «Янтарь», Выборгский судостроительный завод, Адмиралтейские верфи и Северная верфь получили заказы на три с половиной десятка рыбопромысловых траулеров. Заводы «Лотос» и «Красное Сормово» продолжают строительство круизных судов проекта PV300 и колесных теплоходов проекта ПКС-180 «Золотое кольцо».

В этом году мы отмечаем 60-летие атомного ледокольного флота России, и можно констатировать, что сегодня строительство ледоколов – один из очевидных мировых трендов. ОСК, будучи лидером ледоколостроения, предполагает и дальше интенсивно развиваться в этом направлении. Сегодня на Балтийском заводе продолжают строиться три мощнейших ледокола ЛК-60.

2019 год объявлен в ОСК годом науки, и это неслучайно. Мы отчетливо видим: новый мировой тренд – ориентация на науку, как фундаментальную, так и прикладную. В своей работе ОСК делает акцент на создании высокотехнологичной продукции. Среди наших флагманских проектов – создание Адмиралтейскими верфями ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», которая должна стать плавучей обсерваторией для российских исследований и мониторинга природной среды.

Строительство «Северного полюса» направлено на закрепление российского присутствия в Арктике и позиций России как мирового лидера полярной науки. Другой пример – сдача в прошлом году Балтийским заводом первого в истории мобильного транспортабельного энергоблока ПЭБ «Академик Ломоносов». Очевидно, мы находимся сейчас в начале эры мобильных электростанций и этот опыт – важное конкурентное преимущество. ОСК наращивает компетенции с тем, чтобы иметь возможность удовлетворить существующий запрос на обновление научного флота.

Сегодня в ОСК работают порядка 100 тысяч человек, но наши предприятия все еще нуждаются в высококвалифицированных кадрах. Мы ежегодно увеличиваем объемы сотрудничества с профильными колледжами и вузами. Материально или организационно помогаем учебным заведениям, создаем на их базе новые научно-технические центры и базовые кафедры, делаем все для пропаганды инженерных специальностей. Молодые инженеры ОСК часто становятся победителями конкурсов профмастерства Worldskills и целого ряда других инженерных соревнований.

Судостроительная отрасль славится своими традициями и династичностью. Многие наши верфи существуют уже не один век. В этом году мы отмечаем юбилеи поистине легендарных предприятий: 315 лет Адмиралтейским верфям, 170 лет заводу «Красное Сормово» и 80 – Севмашу. Чуть помоложе ЦМКБ «Алмаз» – 70 лет, и ЦС «Звездочка» – 65. Каждое из них имеет свою уникальную историю, но все они едины в своем желании и дальше служить нашему Отечеству. А дел впереди еще много.



А.Л. Рахманов

Президент Объединенной судостроительной корпорации

ОСК

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



- СТР. 4 АТОМНЫЕ КЛЮЧИ ОТ СЕВМОРПУТИ**
Спуск третьего атомного ледокола проекта 22220 «Урал» к 163-летию Балтийского завода
- СТР. 8 ТАНЦУЮЩИЙ ЛЕДОКОЛ**
Самый современный дизель-электрический ледокол в мире «Андрей Вилькицкий» построен на Выборгском судостроительном заводе
- СТР. 10 ПОЛВЕКА НОВОЙ «ЭРЫ»**
История акционерного общества «Светловское предприятие «ЭРА»
- СТР. 12 ВСЕГДА ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ**
170 лет заводу «Красное Сормово»

- СТР. 18 МОЙ ЗАВОД – МОЯ СУДЬБА!**
Стихи поэтов сормовского литературного объединения «Волга»
- СТР. 20 И ВМЕСТЕ ВЫЖИЛИ, И ВСТРЕТИЛИ ПОБЕДУ**
Подвиг адмиралтейцев в годы блокады Ленинграда
- СТР. 24 БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО**
Как работает служба безопасности Объединенной судостроительной корпорации
- СТР. 28 ШКОЛА ПОД ПАРУСАМИ**
Интервью с капитаном легендарного парусника «Седов» Евгением Ромашкиным

- СТР. 32 IT-ПРОРЫВ В СУДОРЕМОНТЕ**
Внедрение современных автоматизированных систем управления на 33-м судоремонтном заводе
- СТР. 34 СОЕДИНЯЯ БЕРЕГА**
Конструкторское бюро «Вымпел» участвует в разработке отечественных паромов для всех ключевых направлений
- СТР. 40 УВЕКОВЕЧЕННАЯ ИСТОРИЯ СЕВМАША**
Памятники корабелам
- СТР. 44 ДВИЖИТЕЛЬНАЯ АКТИВНОСТЬ**
Как обеспечить научную и технологическую безопасность отечественного судостроения





ЖУРНАЛ АО «ОСК».

Тираж 999 экз.

Адрес: 115184, г. Москва, ул. Большая Татарская, д. 11Б.

Президент АО «ОСК»:

Алексей Рахманов.

www.aosk.ru

Главный редактор:

Алия Каримова.

Выпускающий редактор:

Мария Арсенева.

Дизайн и верстка:

«КЛИМОВ ДИЗАЙН СТУДИЯ».

Тел.: +7 (499) 740-60-18.

www.klimov-design.ru

Мнение авторов может не совпадать с позицией редакции.

На первой обложке:

Строительство сухогруза на заводе «Красное Сормово»



СТР. 46 ЗАПИСКИ ОТВЕТСДАТЧИКА

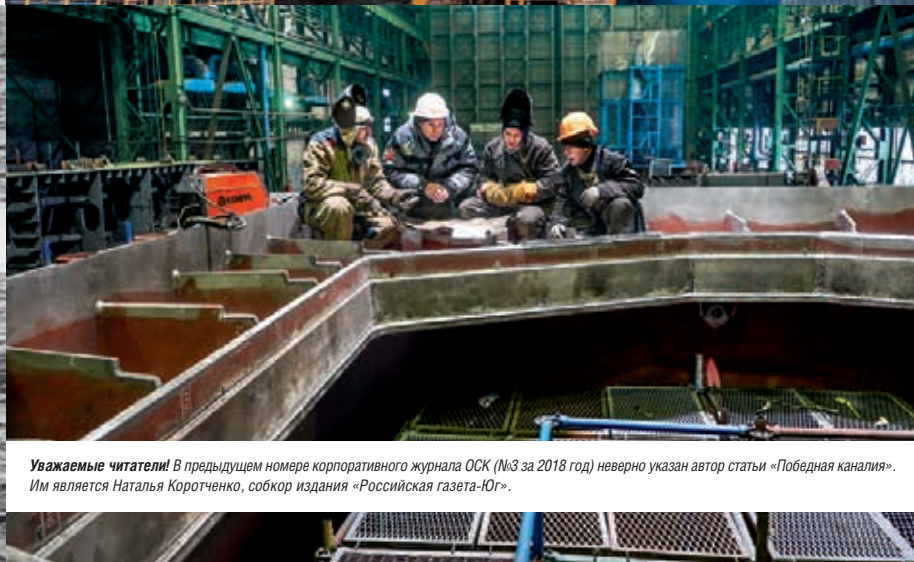
Воспоминания старшего строителя и ответсдатчика подводных лодок Вячеслава Уварова

СТР. 52 КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ОСК

Драйвер внутрикорпоративной подготовки кадров

СТР. 56 ОПЫТ НА СЛУЖБЕ СУДОСТРОЕНИЮ

В Санкт-Петербурге прошло заседание Совета старейшин Объединенной судостроительной корпорации



Уважаемые читатели! В предыдущем номере корпоративного журнала ОСК (№3 за 2018 год) неверно указан автор статьи «Победная каналия». Им является Наталья Коротченко, сборник издания «Российская газета-Юг».

2019 ГОД – ЮБИЛЕЙНЫЙ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АТОМНОГО ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА

60 лет назад, в декабре 1959 года, правительственной комиссией был подписан акт о приеме в опытную эксплуатацию первого в мире гражданского судна с ядерной силовой установкой – атомного ледокола «Ленин», ставшего родоначальником новой эры в истории мирового судостроения.

О ТОМ, КАК СЕГОДНЯ СТРОЯТСЯ ЛЕДОКОЛЫ,
ЧИТАЙТЕ В ДВУХ СЛЕДУЮЩИХ
МАТЕРИАЛАХ НОМЕРА



26 мая Балтийский завод отметил свою 163-ю годовщину. По этому случаю балтийцы подготовили подарок – спуск на воду третьего атомного ледокола проекта 22220 «Урал».



СДЕЛАНО В ОСК

ЛЕДОКОЛЫ БАЛТИЙСКОГО ЗАВОДА

КРИСТИНА РЯГУЗОВА

старший редактор газеты Балтийского завода «Балтиец»

АТОМНЫЕ КЛЮЧИ ОТ СЕВМОРПУТИ

Для строителей «Урала» день сдачи заказа наступит быстрее, чем для создателей его предшественников по проекту – «Арктики» и «Сибири». Причиной тому – технологические решения, которые позволяют сократить срок строительства ледокола

Три года назад, в год 160-летия предприятия, балтийцы спустили на воду корпус головного атомохода «Арктика», через год – первого серийного ледокола «Сибирь». Сейчас на достроенной набережной специалисты завода насыщают их оборудованием, ведут пусконаладочные работы, готовятся к загрузке ядерного топлива на головной универсальный атомный ледокол и к швартовным испытаниям на втором ледоколе. Различия между подходами к строительству трех заказов заметны уже на этапе формирования корпуса на стапеле. Совершенствуя производственный процесс от ледокола к ледоколу, балтийцы повышают спусковой вес строящихся судов: ледокол «Арктика» был спущен на воду с весом около 14 тысяч тонн, а «Сибирь» – уже с весом порядка 16 тысяч тонн. Во время подготовки к спуску «Урала» руководством завода была поставлена задача – увеличить спусковой вес судна до 19 тысяч тонн. Это позволило загрузить реакторы «РИТМ-200» на стапеле, не привлекая к работам плавучий кран «Демаг». С задачей судостроители справились, однако при расчете спусковых параметров выяснилось, что даже при расширении дорожек стапеля привычная парафино-вазелиновая смесь – насалка – не выдержит требуемого веса судна.





▲ Погрузка секции на атомный ледокол «Урал», август 2018 г.

◀ Президент ОСК на церемонии закладки второго серийного атомного ледокола проекта 22220 «Урал», 25 июля 2016 г.



Не подходили и аналоги из органических компонентов. В поисках альтернативы балтийцы разработали различные методики испытаний насалок в лаборатории и на стапеле. Решение было найдено ведущим инженером-конструктором Оксаной Чупиковой и начальником отдела общепроектных и спусковых работ Валерией Дитковской. В ходе рабочей поездки на одну из верфей ОСК они обнаружили, что насалка, нанесенная на спусковые дорожки этого предприятия, устойчива к теплой погоде. Кстати, само слово «насалка» осталось со старых времен, когда корабли спускали на свином сале. Дальнейшие испытания на Балтийском заводе подтвердили ее качество. При спуске ледокола «Сибирь» в 2017 году эта смесь продемонстрировала повышенное скольжение и устойчивость к повышенной температуре воздуха. Так находка балтийцев не только открыла новые возможности для спуска ледоколов летом, но и обеспечила увеличение спускового веса судна без модернизации стапеля.

ПОГРУЗКА РЕАКТОРОВ НА СТАПЕЛЕ

Сегодня вес готового к спуску «Урала» приближается к 20 тысячам тонн. Если ледокол «Арктика» спускался оснащенным лишь элементами системы электродвижения, то на ледоколе «Сибирь» эта система была установлена практически полностью, а «Урал» сойдет со стапеля с уже загруженными реакторными установками. По словам руководителя проекта 22220 Алексея Смирнова, следующие два серийных ледокола планируется собирать уже не из секций по 70–80 тонн, а из более насыщенных судовыми системами блоков и спускать с погруженными паротурбинными уста-



новками. Такой подход позволяет облегчить труд судостроителей, сократить затраты и сроки постройки заказа до пяти-шести лет, а значит, выйти на серийное производство атомных ледоколов для развития Северного морского пути.

Увеличение спускового веса ледокола «Урал» означало, что погрузку оборудования впервые необходимо провести в условиях наклонного стапеля. Ранее при строительстве

атомных ледоколов на Балтийском заводе погрузка реакторов производилась на воде с помощью плавкрана.

В решении этой задачи главную роль сыграли специалисты сектора оснастки отдела конструкторско-технологического сопровождения. За воплощение чертежей в действующий механизм отвечали специалисты цеха спецэнергетики, механического цеха и отдела главного метролога. Разработанная оснастка позволила производить установку реактора на строящееся судно с точностью до миллиметра. Она состояла из роликов и направляющих желобов, которые отклоняли ось реактора на 2,81 градуса. Цапфы реактора двигались по желобам, являвшимся продолжением гнезд в баке металловодной защиты. Эта схема и обеспечила точное позиционирование реактора.

ФЛАГМАН НА СЕВМОРПУТИ

Строительство трех атомных ледоколов проекта 22220, начало строительства четвертого и пятого серийных ледоколов среди прочего входят в план-график реализации федерального проекта «Северный морской путь». Как заявил президент России Владимир Путин в своем послании Федеральному Собранию, Северный морской путь станет «ключом к развитию русской Арктики, регионов Дальнего Востока».

Арктический регион играет особую роль в экономических устремлениях России. По данным открытых источников, здесь



▲
Закладная доска на секции второго серийного атомного ледокола проекта 22220 «Урал», 25 июля 2016 г.

обеспечивается около 20% валового внутреннего продукта и более 25% экспорта страны. В Заполярье расположена главная минерально-сырьевая база, где добывается и производится более 80% газа, 25% нефти, 60% меди, 95% российского никеля и кобальта.

Значимость Северного морского пути, соединяющего европейские и дальневосточные порты, очевидна. Его освоение позволит существенно снизить стоимость перевозок сжиженного природного газа, сократить срок поставки газа в Азию почти вдвое. Согласно проекту к 2024 году на Северном морском пути должна быть организована круглогодичная навигация с объемом перевозок более 80 миллионов тонн в год. Сейчас мировые транспортные потоки между Азией и Европой обходят Россию через Суэцкий канал, но Севморпуть едва ли не вдвое короче. Так, расстояние от Владивостока до Петербурга через Суэцкий канал составляет 23 000 километров, по Северному морскому пути – 14 000 километров. При этом пока через Суэцкий канал проходит 18 000 судов в год, по Севморпути – не более сотни.

Кроме снижения затрат на топливо и уменьшения продолжительности рейса, транспортировка по Севморпути сокращает расходы на оплату труда персонала и уменьшает стоимость фрахта. Еще одно преимущество – отсутствие очередей и платежей за проход судна. Кроме того, северный маршрут более безопасен с точки зрения пиратства.

На судоходство в северных широтах влияют и негативные факторы – суровые климатические условия и ограниченный сезон навигации. Именно эту проблему решают атомные ледоколы, но их пока недостаточно. В акватории Севморпути сегодня действует восемь ледоколов, среди них лишь четыре атомных (атомоходы проекта 10521 «Ямал» и «50 лет Победы» и мелкосидящие ледоколы проекта 10580 «Таймыр», «Вайгач»).

«Действующие атомные ледоколы практически выработали свой ресурс и нуждаются в замене, – отмечает руководитель проекта 22220 Алексей Смирнов. – Сейчас, в условиях активного развития проектов по добыче, сжижению и поставкам природного газа, намечаются большие объемы перевозок углеводородов, в том числе газового топлива. Для этого строятся арктические танкеры, которым необходима ледокольная проводка. Минимальную потребность в этом и обеспечат три строящихся и два перспективных мощнейших атомохода проекта 22220,

которые Балтийский завод передаст Атомфлоту в 2020–2026 годах. Кроме того, заказчик рассматривает вариант строительства четырех газодизельных ледоколов в качестве судов сопровождения, способных работать в устьях арктических рек. Наконец, строительство трех ледоколов «Лидер» мощностью 120 МВт позволит запустить линию по ледокольной проводке газовозов с коммерческой скоростью до 12 узлов от центра Арктики на Дальний Восток. Таковы основные перспективы по развитию Северного морского пути».

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 строятся на класс Российского морского регистра судоходства на Балтийском заводе по заказу госкорпорации «Росатом» и станут самыми большими и самыми мощными атомными ледоколами в мире.

Головной атомный ледокол проекта 22220 «Арктика» заложен 5 ноября 2013 года и спущен на воду 16 июня 2016 года. Первый серийный атомоход проекта «Сибирь» заложен 26 мая 2015 года и спущен на воду 22 сентября 2017 года. Второй серийный атомный ледокол «Урал» заложен 25 июля 2016 года и был спущен на воду

в нынешнем году.

«Мы готовились к этому событию как к рождению ребенка. Бережно растим судно день за днем, месяц за месяцем, и вот наконец-то оно впервые коснулось воды. Для нас это было торжественно и где-то страшно. Это момент, когда мы испытываем гордость за то, что делаем», – признается Валерия Дитковская.

Ледоколы проекта оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения «РИТМ-200» мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна Опытным конструкторским бюро машиностроения им. И.И. Африкантова».

Технический проект атомохода разработан специалистами Центрального конструкторского бюро «Айсберг». Его двухосадочная конструкция позволит использовать суда как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Суда будут работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и в районе Обской губы. **ОСК**

СОВЕРШЕНСТВУЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПРОЦЕСС ОТ ЛЕДОКОЛА К ЛЕДОКОЛУ, БАЛТИЙЦЫ ПОВЫШАЮТ СПУСКОВОЙ ВЕС СТРОЯЩИХСЯ СУДОВ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ЛЕДОКОЛ [ПРОЕКТ 22220]

Мощность: 60 МВт (на валах)

Ширина: 34 м (33 м по КВЛ)

Макс. ледопродолжительность: 2,8 м

Скорость хода: 22 узла (по чистой воде)

Высота: 52 м

Полное водоизм.: 33 540 т

Длина: 173,3 м (160 м по КВЛ)

Осадка: 10,5 м / 8,65 м

Ном. срок эксплуатации: 40 лет



АЛЕКСАНДРА СУЛЕНКО

Специалист по связям с общественностью отдела маркетинга
Выборгского судостроительного завода

ЛСО «Александр
Санников» и «Андрей
Вилькицкий»: работа
в суровых условиях
Арктики

Танцующий ледокол

Строительство ледокольного судна обеспечения «Андрей Вилькицкий» началось в 2015 году по технологии крупноблочного строительства, которую Выборгский судостроительный завод успешно практикует в постройке различного класса судов. 4 июля 2017 года судно было спущено на воду, а в декабре 2018 года передано заказчику

Ледокол назван в честь знаменитого русского гидрографа-геодезиста, полярного исследователя Андрея Ипполитовича Вилькицкого (1858–1913). Судно построено для работы в пресных водах Арктики, которые свыше 200 дней в году покрыты ледовым покровом толщиной до двух с половиной метров. Задача усложняется мелководьем в районе Обской губы и сильными штормовыми ветрами. Для обеспечения бесперебойной отгрузки нефти за полярным кругом необходимы такие ледокольные суда, как «Андрей Вилькицкий» и «Александр Санников», ставший первым ледоколом, построенным по программе «Время Арктики». Эти суда расчищают водные каналы, по которым танкеры беспрепятственно и безопасно проходят путь к терминалу «Ворота Арктики».

Внутренние размеры судна (121,7x26 м, осадка 8,2 м) не позволяли осуществить его постройку классическим способом, в эллинге, с дальнейшей достройкой на открытом стапеле и спуском на воду через наливную док-камеру. Поэтому была использована полупогружная баржа «Атлант», которую также задействовали ранее в строительстве серии ледоколов проекта 21900 М. Блоки для судна строились в эллин-





**ПРЕДСЕДАТЕЛЬ
ПРАВЛЕНИЯ
«ГАЗПРОМ НЕФТИ»
АЛЕКСАНДР ДЮКОВ**

Это уже второй высокотехнологичный ледокол, который будет участвовать в обеспечении бесперебойных отгрузок нефти с Новопортовского месторождения и поможет повысить эффективность нашей работы в акватории Обской губы. Новый Порт – один из наиболее динамично развивающихся активов компании. В 2018 году объемы добычи на месторождении выросли более чем на 40% по сравнению с прошлым годом. Ключевую роль в этом играет логистика, возможность продолжать отгрузку и транспортировку нефти по Карскому морю вне зависимости от погодных условий. Поэтому строительство ледоколов было необходимым условием дальнейшего эффективного развития Нового Порта.

ге, далее с помощью самоходных трейлер-платформ перегружались в окрасочный цех. После окраски блоки перевозили на достроечную набережную верфи, где плавающим краном их грузили на «Атлант». Таким образом, ледокол полностью собирался на полупогружной барже. В результате ледокольное судно обеспечения было построено под ключ на Выборгском судостроительном заводе в кратчайшие сроки.

**ИННОВАЦИИ
ДЛЯ МАНЕВРЕННОСТИ**

Главное преимущество судна состоит в том, что это не ледокол, а ледокольное судно обеспечения. Такие суда предназначены для выполнения оперативных задач: ледокольная проводка танкеров, швартовные и погрузочные работы, буксировка судов, пожаротушение, участие в операциях по ликвидации разливов нефти, помощь при проведении спасательных операций.

Кроме того, «Андрей Вилькицкий» спроектирован с учетом принципа нулевого сброса, что безопасно для экологии региона – все твердые и жидкие отходы хранятся на борту и утилизируются на берегу. С ледокольного судна обеспечения производится дистанционное автоматизированное управление арктическим терминалом «Ворота Арктики» при швартовных операциях и при отгрузках нефти в танкеры. Особая форма корпуса «Андрея Вилькицкого» позволяет ему разрезать и крошить лед, а не давить его, как атомоходы. Малая осадка в восемь метров и ма-



невренность обеспечивают эффективность судна. На чистой воде «Андрей Вилькицкий» разгоняется до 16 узлов (30 км/ч), способен совершить поворот на 360 градусов за минуту и при мощности в 22 МВт показывает ледопродоходимость, сопоставимую с атомными ледоколами, имеющими большую мощность. За уникальную маневренность судно получило название «танцующий». Такие преимущества судну обеспечивает конструкция корпуса и три вращающиеся на 360 градусов пропульсивные азимутальные установки типа Azipod, расположенные парой в корме судна и одной единицей в носовой части. Они позволяют максимально эффективно осуществлять операции в тяжелых условиях в районе эксплуатации судна.

Благодаря цифровому оснащению ледокола для работы на судне достаточно экипажа в составе двадцати одного человека, в то время как на атомоходах численность команды в два-три раза больше.

«Андрей Вилькицкий» – самый современный дизель-электрический ледокол в мире. Управление ледоколом даже на полной скорости в 16 узлов осуществляется всего тремя джойстиком.

КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

На судне все предусмотрено для работы персонала в комфортных условиях. Например, металлические поручни на палубе судна автоматически обогреваются, чтобы на них не намерзал лед. «Андрей Вилькицкий» рассчитан на работу до 40 дней при экстремальной температуре минус 50 градусов. На борту судна располагается свой госпиталь для поддержания здоровья и оказания первой помощи членам экипажа. Вся мебель и техника, установленные на ледоколе, соответствуют современным стандартам. В свободное от работы время экипаж имеет возможность посетить библиотеку, уютную кают-компанию с каминном или спортивный зал, в котором располагаются многофункциональные тренажеры для поддержания физической формы. Кроме того, на борту имеется сауна с бассейном.



ЛЕДОКОЛЬНОЕ СУДНО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

АНДРЕЙ ВИЛЬКИЦКИЙ

[ПРОЕКТ IBSV01]

Длина: 121,7 м

Ширина: 26 м

Осадка: 8,2 м

Мощность: 22 МВт

Ширина главной палубы: 26 м

Дедейт: 3,4 тыс. т

Скорость: 16 узлов

Автономность: 40 суток

Экипаж: 21 человек

Судно построено под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства, класс IcebreakerB

По оснащенности «Андрей Вилькицкий» превосходит большинство существующих ледоколов. Здесь предусмотрены собственная пожарная станция, вертолетная площадка, аварийные катера, мощная лебедка и кран грузоподъемностью 26 тонн. На судне установлено оборудование для сбора разливов нефти, в его цистернах может быть размещено 1250 м³ собранной нефти. Также на судне установлена современная система пожаротушения, струя воды которой покрывает расстояние более 100 метров. **ОСК**

ЮБИЛЕЙ

50 ЛЕТ СВЕТЛОВСКОМУ
ПРЕДПРИЯТИЮ «ЭРА»



Траулер проекта SK-3101R,
построенный с участием АО «СП «ЭРА»

РОМАН ГРИГОРЬЕВ

Генеральный директор Светловского предприятия «ЭРА»

Полвека новой «ЭРЫ»

История акционерного общества «Светловское предприятие «ЭРА» берет свое начало в январе 1969 года. С момента основания и по настоящее время им были выполнены электромонтажные работы при постройке более семи десятков кораблей и судов различного назначения, а также морской стационарной нефтедобывающей платформы. Несколько сотен кораблей получили здесь новую жизнь

С

ветловское предприятие «ЭРА» расположено на берегу судоходного канала, в тридцати километрах от Калининграда. С момента основания в составе Рижского производственного объединения «ЭРА» производство было ориентировано на сервисное обслуживание советского крупнотоннажного рыболовного флота. Кроме того, в кооперации со Светловским судоремонтным заводом, внутри производственной площадки которого расположено предприятие «ЭРА», была построена серия судов вспомогательного назначения и реализованы экспериментальные работы по строительству уникальных катамаранных схем рыбопромысловых судов.

В новейшей истории, обретая независимость и самостоятельность, Светловское предприятие «ЭРА» предприняло ряд успешных попыток диверсификации производства и смогло предложить

своим многочисленным заказчикам полный комплекс услуг, связанных с ремонтом судового и промышленного электрооборудования: комплексную диагностику, центро-вочные, такелажные, слесарно-монтажные и даже сварочные работы, а также доставку оборудования своим транспортом. Такой подход позволил предприятию существенно расширить занимаемую рыночную нишу и частично компенсировать выпавшие в результате разрыва кооперационных связей СССР объемы производства привлечением новых заказчиков.

В 2002 году «ЭРА» по заказу компании «Лукойл» в кратчайшие сроки выполнила полный цикл сложнейших электромонтажных работ на морской ледостойкой стационарной платформе Д6 Кравцовского месторождения, обеспечив тем самым контроль Российской компании над нефтяным месторождением спорной принадлежности.

21 марта 2007 года, согласно указу президента №394, Светловское предприятие «ЭРА» первым вошло в состав создаваемой Объединенной судостроительной корпорации путем передачи акций общества в уставной капитал дочернего зависимого общества «Западный центр судостроения».

В 2012 году в связи со значительным изменением конъюнктуры рынка и естественной утерей крупнейших заказчиков предприятие предприняло экспансию в рыночный сегмент военного судоремонта и кораблестроения. Героическими усилиями коллектива вся работа предприятия в кратчайшие сроки была перестроена под соответствующие стандарты, а само предприятие сертифицировано и лицензировано для работы с военной техникой.

Неоценимой помощью в вопросах загрузки мощностей предприятия оказалось вовремя подставленное плечо родственных предприятий корпорации: Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» и 33-го судоремонтного завода. В результате компания приобрела целый ряд новых компетенций и в период с 2012 года сумела достичь пятикратного роста объемов производства и прибыли, зарабатываемой без привлечения заемных средств.

Сегодня «ЭРА» участвует во всех проектах, выполняемых предприятиями корпорации в регионе. Наиболее значимыми из них за прошедшие несколько лет были электромонтажные работы на фрегатах проекта 11356Р для Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» и работы с 33-м судоремонтным заводом по отдельным контрактам на крупные плановые ремонты кораблей Балтийского флота: плавучей мастерской ПМ-82 больших десантных кораблей «Калининград» и «Оленегорский горняк».

Капитальный ремонт
ротора десантного
корабля



Морская платформа Дб,
построенная с участием
АО «СП «ЭРА»



СВЕТЛОВСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ЭРА» ПЕРВЫМ ВОШЛО В СОСТАВ СОЗДАВАЕМОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

К своему пятидесятилетию по заказу завода «Янтарь» Светловское предприятие «ЭРА» реализует крупнейший для себя проект по полному циклу электромонтажных работ на серии из трех траулеров проекта SK-3101R.

Проект этого заказа новый и, безусловно, крайне сложный как в части проектной документации, носящей характер эскизной и выполняемой иностранной компанией в режиме реального времени, так и в технической его части из-за необходимости применения ультрасовременного электрооборудования и крайне высокой насыщенности электрической части проекта. Например, на каждый погонный метр судна приходится в среднем два километра кабеля и пятьдесят единиц электро-

оборудования.

Тем более достойно выглядит результат работы предприятия на первом головном заказе «Ленинец». Электромонтажные работы там окончены значительно раньше договорных сроков, и траулер уже готов к ходовым испытаниям. С реализацией такого заказа Светловское предприятие продемонстрировало способность бездефектно и в срок выполнить полный цикл электромонтажных работ практически на любом заказе.

Оглядываясь назад, подводя итоги деятельности компании и строя новые перспективы, можно без сомнения отметить высококлассную и слаженную работу всего коллектива предприятия, позволившую за последний десяток лет исчерпывающе исполнить все контрактные обязательства компании, не допустив ни одного факта срыва сроков заключенных контрактов и ни одной рекламации на качество выполненных работ. Именно такой профессиональный подход сформировал бренд «Светловская «ЭРА», который пользуется заслуженным доверием контролирующих органов и конечных потребителей, не желающих доверять свои технические проблемы иным компаниям. Со своей стороны, Светловское предприятие «ЭРА» так же исчерпывающе исполняло свои обязательства перед всеми участниками компании, не имея за последние десятилетия ни одного факта просрочки по выплатам заработной платы сотрудникам и обеспечивая ежегодную и стабильно растущую прибыль для акционеров. **ОСК**



ВСЕГДА ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

За свою историю Сормовский завод не раз был пионером технического прогресса. Это и первая в России мартеновская печь, и первый советский танк, и первый цельносварной колесный пароход, и первая в стране промышленная установка непрерывной разливки стали, и первый в мире пассажирский теплоход на подводных крыльях, и первое в мире двухкорпусное морское крановое судно. В этом году сормовичи празднуют большой юбилей, вспоминают славные страницы истории завода и рассказывают о сегодняшнем дне предприятия



**МИХАИЛ ПЕРШИН,
генеральный директор завода
«Красное Сормово»**

Инициатор строительства, а затем единоличный владелец нового завода на Волге вблизи Нижнего Новгорода Дмитрий Егорович Бенардаки был обрусевшим греком по происхождению и российским промышленником по призванию. Вместе с двумя князьями – Львом Кочубеем и Владимиром Меньшиковым – «отставной поручик» Бенардаки стал учредителем компании с длинным названием и амбициозными планами: «Нижегородская машинная фабрика и Волжско-Камское буксирное и заводное пароходство».

В марте 1849 года учредители выделили на строительство 500 тысяч рублей серебром, а 21 июля Балахнинский уездный суд утвердил купчую на землю под будущий завод между деревнями Соромово и Мышьяковка.

Несомненно, Сормовский завод, отмечающий 21 июля 2019 года свой 170-летний юбилей, был любимым дети-

Многолетний опыт завода «Красное Сормово» в строительстве судов позволяет предприятию уверенно на протяжении многих лет сохранять статус одной из ведущих гражданских верфей. Используя имеющийся потенциал производственных и интеллектуальных возможностей, мы производим суда нового поколения, постоянно работая над повышением качества продукции, как производимой, так и вновь разрабатываемой. Наша судостроительная продукция постоянно обновляется и модернизируется, расширяется рынок сбыта гражданских судов при сохранении производства в сегменте специального машиностроения. Благодаря этому завод «Красное Сормово» известен и в стране, и за рубежом.

щем Бенардаки. Сюда вложил он капиталы, а еще – энергию, волю, интуицию и удачу, осуществив свою мечту о строительстве кораблей. Бенардаки, как никто другой, понимал значение Волги, этой бесплатной русской дороги, водной артерии, питавшей экономику России.

Оперативное управление заводом Дмитрий Егорович отдал отставному майору корпуса горных инженеров Алексею Ивановичу Узатису.

«Производственный союз» Бенардаки и Узатиса за двадцать с лишним лет сотрудничества заложил основы направлений деятельности Сормовского завода на многие десятилетия вперед. Строительство коммерческих судов, сначала деревянных, а затем впервые в России с металлическим корпусом, выполнение заказов Морского министерства, изготовление паровых котлов, судовых механизмов и землечерпательного снаряда, строительство судов для Каспийского моря, установка первой в России мартеновской



АЛЕКСАНДР ЦЕПИЛОВ,
технический директор завода
«Красное Сормово»

В начале 1990-х гг. завод пережил «нулевую конверсию», когда после отмены военных заказов нам пришлось искать свою нишу в рыночных условиях. Сегодня мы можем строить десять судов типа «река – море» в год и эффективно адаптируемся для строительства новых проектов. Мы бы не достигли этого, если бы в свое время, в 2000-х годах, не начали коренную модернизацию производственных мощностей и не создали технологический конвейер, разбивая цикл строительства судна на отдельные технологические операции. И с тех пор ежегодно проводим технологическое перевооружение производства, внедряя автоматизированное оборудование с современными системами числового программного управления. Только так можно идти вперед.

печи – вот далеко не полный итог первых, «бенардаковских», двадцати лет деятельности Сормовского завода. Уже к 1856 году почти половину всех отечественных пароходов Волжско-Камского бассейна составляли суда сормовской постройки. А с конца 1860-х годов завод начинает производство и железнодорожной техники.

Первое сормовское судно Бенардаки назвал «Ласточкой». К 1870 году завод построил семьдесят судов: каботажных, буксирных пароходов, барж и других. А через год после смерти Дмитрия Егоровича, в 1871 году, Сормовский завод строит первый российский пассажирский двухъярусный пароход, получивший название «Переворот» (позднее переименован в «Колорадо»). Этот роскошный пароход, удививший пассажиров невиданным комфортом и скоростью против течения до 12 км/час, действительно стал настоящим переворотом в речном судостроении: двухъярусные надстройки на десятилетия вперед, вплоть до середины XX века, определили облик речных пароходов. И таких переворотов, опередивших свое время, в истории Сормовского завода, а с 1922 года завода «Красное Сормово» было немало.

ОТ «МИНИНА» ДО ТАНКЕРА-ХИМОВОЗА

В 1887 году со стапелей Сормовского завода сошла нефтеналивная шхуна «Минин» водоизмещением 500 тонн. Это был винтовой танкер мощностью 320 л.с. Шхуна заменила баржи с бочками, в которых перевозили нефть в глубину России с Бакинских нефтяных месторождений, и дала начало новому направлению в деятельности Сормовского завода – строительству речных нефтеналивных судов. За четыре года было построено четырнадцать единиц, и эти суда были признаны лучшими в своем классе – их отличали смелые и самостоятельные тех-

нические решения, большая мощность двигателя и грузоподъемность. Помимо паровых машин они имели паруса на мачтах, что давало гарантированную скорость хода девять узлов.

В 1903 году сормовские судостроители спустили на воду первый нефтеналивной речной теплоход «Вандал» грузоподъемностью 820 тонн. «Вандал» стал первым на Волге и в мире дизель-электроходом.

В 30-х годах XX века были построены гигантские по тем временам нефтевозы. Они считались одним из крупнейших достижений сормовских судостроителей. За предвоенные годы сормовичи построили одиннадцать судов такого типа водоизмещением 11 940 и грузоподъемностью 7600 тонн.

Всего за свою историю завод в Сормове построил более 200 танкеров, а за последние двадцать лет – 96 танкеров и нефтеналивных барж различных проектов, отвечающих всем требованиям международных конвенций по надежности и безопасности.

Сормовские суда неоднократно отмечались зарубежными экспертными сообществами. В список значительных судов года Significant Ships of the Year, формируемый Английским обществом корабельных инженеров Royal Institution of Naval Architects – RINA – начиная с 2004 года, вошло пять сормовских танкеров. Это и головной танкер проекта 19619 «Президент Гейдар Алиев» (2004 год), и другой танкер этого проекта Zangezur (2009 год), получивший значительную модернизацию.

Танкеры проекта 19619 уже в течение пятнадцати лет остаются самыми крупными нефтеналивными судами, оперирующими в Каспийском море. Сормовские танкеры работают в составе флотов прикаспийских государств на основных каспийских линиях. Каждый





способен ежегодно перевезти до одного миллиона тонн нефти и нефтепродуктов.

Другим сормовским проектом, разработанным Волго-Каспийским проектно-конструкторским бюро и востребованным на речных и морских перевозках, стал танкер проекта 19900 дедвейтом около 7000 тонн. Головной танкер этого проекта Jeuhun, построенный для Государственной службы морского и речного транспорта Туркменистана, стал «Значительным судном 2010 года».

Танкер проекта 19614 дедвейтом 5400 тонн – речник-трудяга, полюбившийся судовладельцам за надежность и неприхотливость. С 2002 по 2011 год завод по собственному проекту построил двадцать пять таких судов, что стало своеобразным рекордом начала XXI века для судов одного проекта, построенных одной верфью.

Но рекорд этот продержался недолго и в 2017 году был побит самим же заводом при строительстве танкеров проекта RST27 и RST27M. Завод «Красное Сормово» построил по проекту Морского инженерного бюро уже двадцать восемь танкеров. Головной танкер «В. Ф. Танкер-1» продолжил добрую традицию и в 2011 году стал «Значительным судном года», а первый модернизированный танкер проекта RST27M «Балт Флот 16» заслуженно был включен в этот список в 2017 году.

Для достижения наибольшего экономического эффекта от эксплуатации грузового судна необходимо, чтобы оно имело максимально возможный дедвейт. Для судов смешанного плавания, габаритные размерения которых ограничиваются условиями внутренних водных путей, эффективность их использования для судовладельца определяется рациональным проектированием корпусных конструкций и увеличением коэффициента общей полноты, а также оптимизацией пропульсивного комплекса. Танкеры проектов RST27 и RST27M имеют рекордный коэффициент общей полноты 0,93.

Постоянно работать над совершенствованием проектов серийных судов, идти навстречу запросам заказчиков – фундамент, на котором выстраиваются многолетние партнерские отношения завода и судоходных компаний.

Специалисты «Красного Сормова» совместно со специалистами Морского инженерного бюро и Волго-Каспийского проектно-конструкторского бюро при строительстве серии танкеров



ОЛЕГ ТЮКАЕВ, исполнительный директор завода «Красное Сормово»

Наша главная задача – строить качественно и в срок. Именно это ценят заказчики. И если для серийных сухогрузов проекта RSD59 технологии отработаны, то круизный лайнер проекта PV300 – головное судно, и в процессе работы мы приобретаем опыт строительства современных речных пассажирских судов. Уверен, что и с этой задачей сормовичи справятся.

проекта RST27 постоянно работали над улучшением параметров. В результате танкер проекта RST27M не только стал химвозом, приспособленным к безопасной транспортировке опасных грузов и широкой гаммы растительных масел, но и получил усиленную морскую функцию и больший на 880 тонн дедвейт (до 7900 тонн) по сравнению с проектом RST27.

«ДАНИЛИХА» И «СВЕРХПОЛНЫЕ» МНОГОЦЕЛЕВЫЕ СУХОГРУЗЫ

В 1913 году сормовские судостроители создали самоходную баржу «Данилиха» – легкий сухогрузный теплоход, который вмещал 800 тонн груза при осадке около одного метра. Он свободно доходил до Москвы, чего не могли делать

другие пароходы. Сухогрузы во все времена составляли большую долю отечественного торгового флота, поэтому Сормовский завод на протяжении своей истории несколько раз возвращался к их серийному строительству. Самая большая серия в количестве 120 судов была построена в конце 1960–1980-х годов прошлого века по сормовскому проекту 1557. Это суда смешанного «река – море» плавания были специально разработаны для Волго-Балтийской водной системы. Заслуженно этот тип сухогрузов получил название «сормовский». С 1985 года началось строительство сухогрузов типа «Волга», их было построено 45 единиц.

Сегодня в производственном портфеле «Красного Сормова» на текущий и будущий годы – пятнадцать сухогрузов проекта RSD59, разработанного Морским инженерным бюро. В 2018 году завод построил уже пять таких сухогрузов по контракту с Государственной транспортной лизинговой компанией для компании «Пола Райз». В процессе строительства совместными усилиями проектантов и специалистов завода грузоподъемность сухогрузов была увеличена на 800 тонн (дедвейт сухогруза в реке/море составляет 5269/8093).

Проект RSD59 выполнен в «сверхполных» объемах танкера RST27, что обеспечивает высокий коэффициент полноты. У судна два сухогрузных трюма, один из которых имеет рекордную для судов класса «Волго-Дон макс» длину – почти 78 метров. Это позволяет перевозить длинномерные грузы, что особенно актуально сегодня для рынка Каспийского региона.



Спуск сухогруза «Сормовский-49». 1984 г.



В ВОЕННОМ СТРОЮ

Задание от Управления Военно-Морских сил построить подводную лодку «водоизмещением 580 метрических тонн» верфь получила в 1929 году. Было в задании и уточнение «о доведении строительства до двадцати подлодок на случай войны». Руководство страны готовилось к войне, и размещение производства подводных лодок вдалеке от границ казалось оптимальным.

Первая сормовская подводная лодка типа «Щука» была заложена 23 февраля 1930 года и принята в состав ВМФ в 1934 году. Строительство подводных лодок одновременно и героическая, и высокопрофессиональная страница сормовской летописи. Были такие периоды в истории завода, когда каждый месяц в специальном плавучем доке сормовичи отгружали очередную лодку. А были и такие, когда каждые десять дней! Так это было с самой крупной послевоенной серией дизельных подводных лодок проекта 613.

За 75 лет производства подводных лодок завод построил, модернизировал и передал ВМФ более 300 подводных лодок различных проектов, в том числе двадцать шесть атомных.

С октября 1941 года на заводе начали производство танков Т-34. Всего же

АЛЕКСЕЙ БУЛАВИН, заместитель генерального директора по развитию завода «Красное Сормово»

Если мы посмотрим на историю нашего предприятия, то обнаружим достаточно широкую номенклатуру производимой продукции – начиная от канализационных люков и заканчивая двухэтажными железнодорожными вагонами. Это свидетельствует о богатом опыте и универсальности нашего завода. И хотя в настоящее время стратегический приоритет «Красного Сормова» – деятельность завода как верфи, мы всегда готовы к развитию новых направлений.



Дизель-электроход
«Ленин», 1958 г.

за время Великой Отечественной войны сормовичи сдали более 13 тысяч танков, 27 подводных лодок и более 3 миллионов снарядов для реактивной (для «катюш») и ствольной артиллерии.

КОМАНДА ПРОФЕССИОНАЛОВ

Умение браться за решение сложнейших задач, возвращаться к производству сложных типов судов через десятилетия на абсолютно новом уровне – отличительная черта завода. Невозможно решать стратегические и тактические задачи, выдерживать графики строительства, не имея сплоченной команды. И такая команда, несомненно, сформирована на заводе. Инженерный корпус, рабочие и менеджеры среднего звена, руководство «Красного Сормова» – профессионалы высокого класса.

Показательна история с дноуглубительными судами. Первая российская землечерпательница была изготовлена на заводе в 1858 году, и позднее завод неоднократно возвращался к производству судов этого типа – всего их было построено сорок семь. Затем более шестидесяти лет таких заказов не было. Но когда в 2014 году с «Росморпортом» был заключен контракт на строительство трех дноуглубительных





судов проекта TSHD1000, все три судна были сданы в срок и направлены для работы в порты Усть-Луги,

Санкт-Петербурга и Туапсе. Хотя правильнее было бы говорить, что завод не вернулся к выпуску земснарядов, а освоил совершенно новое направление. Ведь сегодняшняя техника по уровню оснащённости и производительности кардинально отличается от землечерпалок прошлых поколений.

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

Первенец сормовского пассажирского судостроения – однопалубный колесный пассажирский пароход «Минин» – был спущен на воду в 1856 году. В 1914 году были построены грузопассажирские речные колесные пароходы «Великая княжна Ольга Николаевна» и «Великая княжна Татьяна Николаевна». Уже под другими именами – «Спартак» и «Володарский» – эти пароходы стали легендарными волжскими судами, прослужившими до 1991 и 1986 года. Именно «Спартак» сыграл роль парохода «Ласточка» в фильме Эльдара Рязанова «Жестокий романс». В Книгу рекордов России включен сормовский двухпалубный пароход-колесник «Н.В. Гоголь», построенный в 1911 году. Это старейший российский пассажирский пароход, который в 2019 году отработает свою 108-ю навигацию!

В 1934 году был построен служебный «правительственный» теплоход «Максим Горький» (первоначально «Красный богатырь»), обладавший уникальными тактико-техническими качествами. А в фильме «Волга-Волга» во всей красе показал себя теплоход «Иосиф Сталин», созданный вместе с другими тремя однотипными судами для канала Москва – Волга (ныне

АЛЕКСАНДР ЦУРГАНОВ, директор по развитию производственной системы

Развитие производственной системы по сути – это использование ряда инструментов и подходов, позволяющих выявлять и устранять потери в производственных и бизнес-процессах, повышать операционную эффективность предприятия. Это особенно важно в условиях ограниченности ресурсов и нестабильности окружающей бизнес-среды. За 2018 год мы на 45% снизили объем незавершенных запасов производства и более чем на 50% сократили сроки производства днищевых секций. Завод «Красное Сормово» стал лучшим предприятием по развитию производственной системы среди обществ Группы ОСК. И на этом мы не останавливаемся.

Канал имени Москвы). Теплоходы с обтекаемыми цельносварными корпусами и необычными очертаниями, вызывавшими восторг у современников, были рассчитаны на 205 пассажиров.

Вершиной пассажирского судостроения на заводе стали дизель-электроходы «Ленин» и «Советский Союз», разработанные конструкторским бюро завода под руководством главного конструктора Вячеслава Керичева и сданные в эксплуатацию в 1958–1959 годах. Сормовичи первыми в стране освоили строительство трехпалубных комфортабельных речных судов длиной 121,5 метра и вместимостью 440 пассажиров, достигавших скорости 25 км/час.

В 2017 году на заводе началось строительство новейшего поколения подобных судов: четырехпалубный красавец-теплоход проекта PV-300

строится согласно подписанному в январе 2017 года трехстороннему контракту, партнерами по которому выступают ОСК, Машпромлизинг и судоходная компания «ВодоходЪ». Передать судно заказчику планируется в 2020 году. Теплоход строится по проекту «Морского инженерного бюро-дизайн-СПб», рабочую конструкторскую документацию разрабатывает Волго-Каспийское проектно-конструкторское бюро.

Габариты круизного лайнера (длина – 141 метр, ширина – 16,8 метра) предельны для работы на Волго-Донской системе водных путей и обеспечивают максимальную пассажироместимость лайнера – 342 пассажира и 144 человек экипажа и обслуживающего персонала. На главной палубе расположены рестораны, на трех верхних – пассажирские каюты (все двухместные) и салоны отдыха.



**СЕРГЕЙ СМЕРНОВ,
директор инженерного центра
завода «Красное Сормово»**

Круизный лайнер – довольно сложное судно. Ввиду сжатых сроков его постройки, проектирование и строительство идут практически параллельно. Многие вопросы решаются не за столом конструктора, а непосредственно на стапеле – вместе с рабочими, специалистами завода и подрядных организаций.

Судно предназначено для речной перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва – Астрахань, Москва – Санкт-Петербург и Москва – Ростов-на-Дону. Удобства и комфорт, которые ждут пассажиров на борту, делают сормовский лайнер пятизвездочным отелем на воде.

ЛЮДИ ДЕЛАЮТ ЗАВОД

Историкам еще предстоит подсчитать, сколько всего человек за 170 лет прошло через сормовскую проходную. Сохранились списки 91 рабочего, приступившего к работе по строительству нового завода в 1849 году. Но уже к концу XIX в. на заводе трудилось 9500 человек. В 1930 году, к началу строительства подводных лодок, – 15 000 человек. К 70-м годам прошлого века, в период серийного строительства подводных лодок, численность работающих на заводе составляла 29 000 человек. Понятно, что все сормовичи за 170 лет составили бы население российского областного центра.

Сейчас на заводе трудится 3500 человек. С одной стороны – колоссальное падение численности работающих, но с другой – этого вполне достаточно для производства десяти гражданских судов в год, учитывая коренную модернизацию производства, начатую в 2000-х годах и продолжающуюся до сих пор.

История донесла до нас десятки и сотни имен сормовичей, золотыми буквами вписанных не только в историю предприятия, но и в историю развития отечественной технической мысли. Это создатель первой в России мартеновской печи горный инженер Александр Износков, талантливые инженеры-судостроители: управляющий заводом Константин Окунев и создатель первого на Волге парохода-тысячника Алексей Некрасов; известный судостроитель, механик-теплотехник, конструктор паровых машин Василий Калашников; изобретатель, создатель бескомпрессорного дизельного двигателя Густав Тринклер; конструктор Бронислав Малаховский, создавший паровоз се-

рии С – один из лучших отечественных курьерских локомотивов; главный инженер Иосиф Аппак, под руководством которого на заводе строились первые отечественные танки; инженер-кораблестроитель Николай Кутейников, впервые в отечественном судостроении применивший секционный метод постройки подводных лодок; инженер и организатор производства Михаил Лернер – один из ярких представителей поколения, создавшего подводное судостроение в СССР; инженер-механик Иван Пантелеев, стоявший у истоков электросварки на заводе; выдающийся творец новых речных судов профессор Вячеслав Керичев;

гениальный конструктор судов на подводных крыльях Ростислав Алексеев; конструктор Альберт Животовский – создатель сухогрузных теплоходов «река – море» и первого в СССР пассажирского судна на воздушной подушке; директора завода: Е.Э. Рубинчик, Н.Н. Смеляков, М.А. Юрьев, Н.Е. Леонов, Н.С. Жарков; Герои Социалистического Труда сталевар Н.И. Анищенков, электросварщик В.В. Пайщиков, судовой слесарь-монтажник А.П. Удалов и многие-многие другие...

На завод приходили работать семьями. Известными сормовскими фамилиями (трудовыми династиями) стали Курицыны, Третьяковы, Гордеевы, Годяевы, Усовы, Сухонины, Ляпины, Чнеговы, Романовы. Шесть поколений династии Пастуховых начиная с середины XIX века связали свою жизнь с Сормовским заводом.

И дело не только в том, что Сормовский район – это город в городе. Сормович – это не профессия, это выбор жизненного пути. Сормовичи этот выбор сделали.

...И горят глаза мальчишек на спусках новых судов, и тянутся они вперед, чтобы разглядеть этот первый миг касания новым сормовским кораблем воды, и без запинки отвечают они на вопрос «А кем ты будешь?» – «Конечно, сормовичом!»

Публикация подготовлена пресс-службой и музеем истории завода «Красное Сормово»

НАГРАДЫ ЗАВОДА

1882 и 1896 гг.

Право изображения Государственного герба и золотые медали выставок – высшая промышленная награда России

1939 г.

Орден Трудового Красного Знамени

1943 г.

Орден Ленина

1945 г.

Орден Отечественной войны 1-й степени

1949 г.

Орден Ленина

1970 г.

Орден Октябрьской Революции



На спуске танкера проекта RST27. 21 июля 2017 г.

Фото Н. Цыганова



Руководитель сормовского ЛИТО Николай Симонов

Александр ЛЮКИН (1919–1968)

Участник Великой Отечественной войны. Работал контролером ОТК на Сормовском заводе. С 1961 года – член Союза писателей СССР. Автор двенадцати стихотворных сборников. В 1960-е годы руководил сормовским литературным объединением «Волга». Сегодня ЛИТО носит имя А.И. Люкина.

БУКСИРЧИК

*Буксирчик мал, смешон, пузат,
А две здоровых, долгих
Баржищи тащит за канат
Посередине Волги.
Захомутился в черный дым,
Огни-глаза таращит,
Луница плавает над ним,
А он пыхтит да тащит.
Навстречу скорый пароход –
Куда какая сила!
А он ему как заорет:
– Держи правей, верзила!
И белый пар под этот крик
Махнул, как шарф за шею.
Не спорю, мол, что ты велик,
Да только не робею...
И снова мал, смешон, пузат,
Он две здоровых, долгих
Баржищи тащит за канат
Посередине Волги.*

Владимир ЗАМЫШЕВСКИЙ

Бывший старший строитель и ответственный сдаччик сормовских подводных лодок. В течение десяти лет возглавлял Музей истории завода «Красное Сормово». Автор четырех поэтических сборников.

*Кто в жизни был с подплавом связан,
Кто любит наш Российский флот,
Тот непременно знать обязан
Старинный Сормовский завод.
Бесшумных субмарин немало
С его сходило сталелей –
Известно всем, что не бывало
Надежней наших кораблей.
От малых «щук» до «барракуд»
Был совершен прорыв гигантский.
Ковался флот – страны оплот –
Флот атомный, флот океанский!*

МОЙ ЗАВОД – МОЯ СУДЬБА!

В ноябре 1927 года увидел свет первый номер газеты «Красный сормович» – печатного органа парткома, завкома, комитета комсомола и заводоуправления «Красного Сормова». А в мае 1928 года при редакции газеты состоялось первое собрание литературного объединения сормовских поэтов «Волга». Сегодня и «Красный сормович», и «Волга» перешагнули 90-летний рубеж

З

а девять десятилетий сормовское ЛИТО воспитало много хороших и разных поэтов, некоторые из них впоследствии стали членами Союза писателей и руководителями родного литобъединения. В нижегородской среде поэтов его уважительно называют «гвардейским». Одной из основных тем поэтического творчества «воггарей» была и остается героическая история сормовского завода, его славное прошлое и сегодняшние трудовые будни.

К 170-летию юбилею «Красного Сормова» готовится к выпуску антология стихов сормовских поэтов «Мой завод – моя судьба!». В этой подборке – стихи рабочих и руководителей производства, инженеров и конструкторов, журналистов и работников культуры. Их объединяет неподдельная любовь к родному заводу и гордость за его свершения.

ЮБИЛЕЙ

ЛИРИЧЕСКОЕ
ОТСТУПЛЕНИЕ

Заседание литгруппы
проводит Александр Люкин.
Фото 1960-х годов



Александр КОЛЕСОВ

Бывший судосборщик, ветеран завода
«Красное Сормово». Автор нескольких
поэтических сборников.

СОБИРАЮ СУХОГРУЗ

*Берег Волги сотрясают громы,
Всюду сварки синие огни;
Пахнет горьким запахом черемух,
За рекой цветущих в эти дни.
Там закат широк, как жизнь, и розов,
Тянется к заводу всей душой...
Хорошо вдыхать весенний воздух
Между делом важности большой.
Думать, стоя на листах металла,
Что, быть может, здесь вот через год
Новый сухогруз зарею алой
Пред глазами медленно пройдет.*

Николай СИМОНОВ

Работает судосборщиком на заводе
«Красное Сормово». Член Союза писателей
России с 1999 года. Автор десяти сборников
стихов, лауреат премии Нижнего Новгорода.
С 2004 года возглавляет сормовское
литобъединение «Волга».

МЕЧТА КОРАБЕЛА

*Покидая гавань заводскую,
С ветром споря, на волне паря,
Корабли по берегу тоскуют –
Корабелу хочется в моря.
Корабелы не морские волки,
Что огни и воды все прошли,
Но от нас, друзья, не меньше толку –
Ведь для них мы строим корабли.
Пусть нам не бывать в далеких водах,
Пусть мечту несбывшуюся жаль,
Собираем корпус парохода:
Режем, правим, свариваем сталь.
Так живем мы весело и смело,
Чудо рукотворное творя.
Кто же будет делать наше дело,
Если мы отправимся в моря?*

Маргарита ФИНЮКОВА

Несколько десятилетий работала
ответственным секретарем газеты
«Красный сормович». Член Союза
журналистов России. В настоящее время –

заместитель директора Музея истории
завода «Красное Сормово». Автор двух
поэтических сборников.

СПУСК КОРАБЛЯ

*С Волги бунтарские
Веют ветра,
Брызги шампанского,
Крики «ура!»,
Флаги развешаны.
Слышишь, земля,
В гавани весело –
Спуск корабля!*

*Наших усилий
Весомый итог
Нынче подвел
Пароходный гудок:
Скоро отправится
В волжскую ширь
Новый красавец –
Корабль-богатырь.*

*«Красное Сормово»
Смело несет
Звание гордое –
Славный завод.
Вешними травами
Дышит земля,
Весело в гавани –
Спуск корабля!*

Андрей ХРАМОВ

Старейший член сормовского
литобъединения. Начинал трудовую
деятельность рабочим в железнодорожном
цехе завода «Красное Сормово». Много
лет работал корреспондентом газеты
«Красный сормович», член Союза
журналистов России. Автор нескольких
стихотворных сборников.

СОРМОВСКАЯ КОРАБЕЛЬНАЯ

*Когда рассвет над городом встает
И новый день приходит в каждый дом,
На Сормовский прославленный завод
Уверенной походкой мы идем.
Мы корабли здесь для России строим,
И бороздят они и реки и моря.
А это значит, мы чего-то стоим,
А это значит, мы живем не зря.
Как и всегда, в любые времена
Почетным будет корабелов труд.
А может быть, и наши имена
В историю когда-нибудь войдут.
Для нас преград не будет никогда,
Лишь был бы чист над нами небосвод.
И пусть над Волгой многие года
Стоит наш Красносормовский завод!*

Наталья ЯРОВА

Работает инженером-технологом на заводе
«Красное Сормово». Автор двух сборников
стихов.

* * *

*Солнце, как яблоко, сорвано.
Его каждым утром заново
Рабочие «Красного Сормова»
Тянут подъемными кранами.
Тянут руками сильными
Шар миллионноосвеченный.
Ввысь из тумана синего,
Вверх из-за Волги-реченьки.
Руки у них умелье,
Руки из чистого золота,
Те, что работу делают
Краном, фрезой и молотом.
Пусть же сияет яркое
Солнце в небесной сини,
Чтобы лучами жаркими
Залило всю Россию!*

И вместе выжили.

75 лет назад закончился самый трагичный период в истории Ленинграда – была снята фашистская блокада. Все 900 страшных дней вместе с городом, истерзанным, но непокоренным, противостоял врагам и его старейший завод – Адмиралтейские верфи

И ВСТРЕТИЛИ ПОБЕДУ!

Судьбы Петербурга и Адмиралтейских верфей, рожденных практически одновременно, всегда были неотделимы друг от друга. На протяжении всех своих 315 лет завод делил с городом его победы и трагедии, радости и печали. Трудился на его благо и, не жалея себя, приходил на помощь старшему брату.

СПАСИ ГОРОД

С первых дней Великой Отечественной войны адмиралтейцы встали на защиту Ленинграда, пытались отвести от него смертельную угрозу. Заводчане сформировали два отдельных пулеметно-артиллерийских батальона, которые под натиском десятков танков и мощных атак авиации обороняли город на рубеже Старого Петергофа, села Русско-Высоцкое и на Бабигонских высотах. В живых после этих боев осталось лишь 5% личного состава. Всего

Торжество Великой Победы по праву разделили с советскими воинами-освободителями труженники-адмиралтейцы. Старо-Калинкин мост, 8 июля 1945 года



на фронтах Великой Отечественной войны погибло более 5000 работников завода.

А в это время на верфях в считанные дни был налажен ремонт поступающей с полей сражений техники, установка дополнительного вооружения на мобилизованных гражданских судах. Выпускалась военная продукция: мины, бомбы, фугасы, саперные лопатки, детали для танков. Разрабатывались новые модели кораблей.

И все это в условиях острой нехватки квалифицированных кадров (большая часть опытных специалистов ушла на фронт), дефицита продовольствия, постоянных бомбежек. За период с 22 июня 1941-го по 1 января 1944-го на завод было сброшено 653 артиллерийских снаряда, выведена из строя электроподстанция, несколько зданий и цехов.

В конце декабря 1941-го почти полностью прекратилась подача электроэнергии. Помещения на участках отапливались жаровнями, а освещались самодельными плашками с фитилями, в которых сгорало трансформаторное масло. Некоторые цеха временно остановились, часть производственного оборудования эвакуировали в глубокий тыл.

Но завод продолжал работать, чтобы спасти город – в тылу и на фронтах. За годы войны на Адмиралтейских верфях были построены и сданы флоту семь подводных лодок, двадцать бронированных катеров, шестьдесят шесть охотников за подводными лодками, сто шестнадцать самоходных плашкоутов, отремонтированы триста кораблей и подводных лодок, в том числе крейсеры «Киров», «Максим Горький» и лидер эскадренных миноносцев «Ленинград».

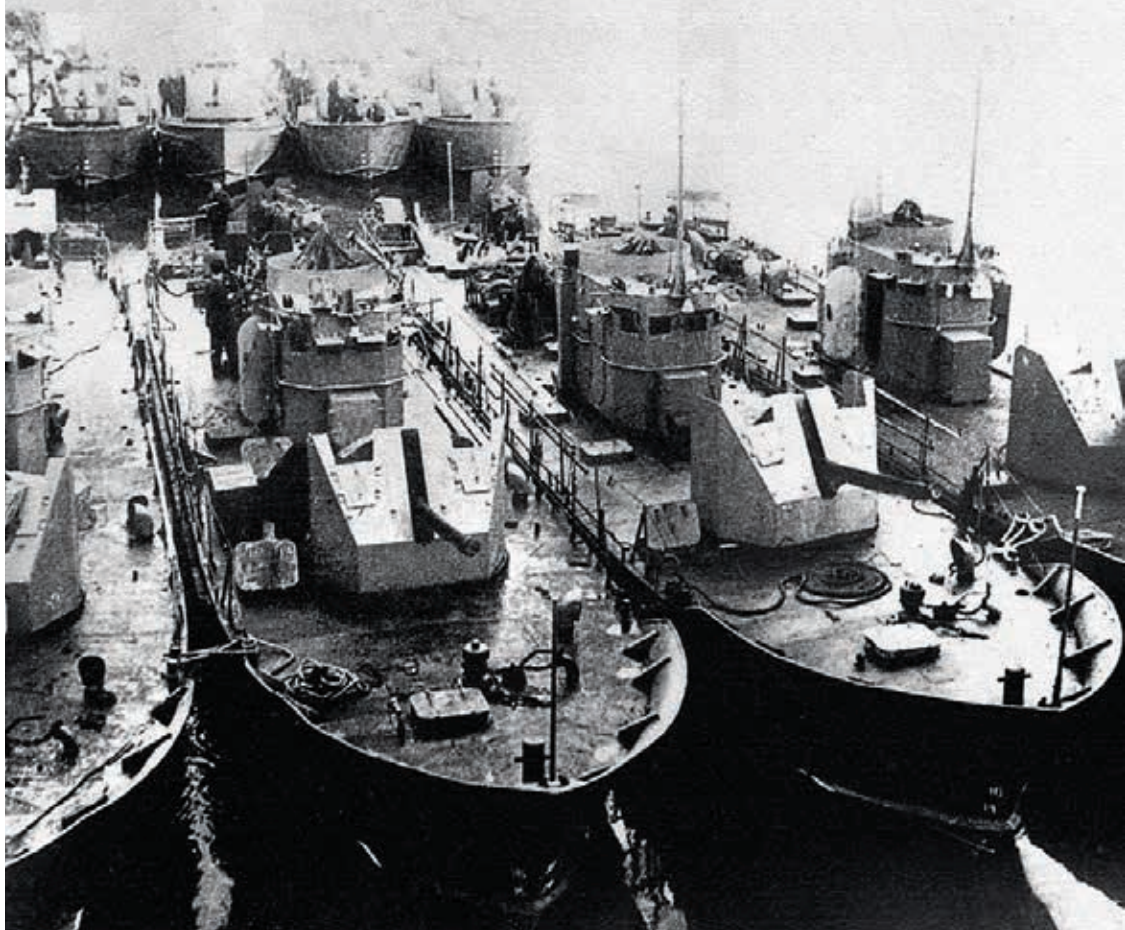
ПАМЯТЬ, ГОВОРИ

Чтобы понять, чего это стоило верфям, какой подвиг и сила духа за этими цифрами, надо окунуться в ту атмосферу, прочесть документы, письма, выпуски заводской газеты «Патриот», которая продолжала выходить даже в тяжелые блокадные годы.

Декабрь 1942 г.: «Наш завод был поставлен в особо трудные условия. А боевые единицы, стоящие в цехах, требовали срочного ремонта. Нужно было находить выход. И выход был найден.

Где-то отыскали полуразбитый старый движок, отремонтировали и дали жизнь цеху №17. В нем начали ремонтировать необходимые фронтные объекты. Нашли компрессор, поставили на электромотор, и компрессор дал воздух для пневматических работ. Пустили дизель-динамо одного из объектов – получили электроэнергию для сварки. Нечем было резать металл. Тогда «маршал» сварочного участка товарищ Стома стал резать толстые листы обшивки и набора электродами. Не хватало квалифицированных рабочих, и опытейшие мастера Кремер, Владимиров, Клубов и многие другие сами стали сборщиками, сверловщиками, рубщиками.

Для одного из объектов строителя Толтыгина нужно было срочно погнуть 28-мм листы. Нагревательная печь цеха №8 вышла из строя. Но если бы даже она и могла работать, не было нефти. Строитель Толтыгин пришел к старым, заслуженным плитовщикам цеха и сказал:



▲ Бронированные морские охотники (БМО) адмиралтейской постройки – гроза подводных лодок противника



– Ну, отцы, выручайте. Надо срочно согнуть листы обшивки и набор. Печи не работают. Придумайте, как можно гнуть. И придумали. Мастера-плитовщики Комаров и Рогалев с группой краснофлотцев быстро сложили небольшой коксовый горн, подвели поддув от электровентилятора, и работа закипела. Гибка была закончена в срок...»

▲ Продолжительность рабочих смен в блокадном Ленинграде увеличилась до предела: семь дней работы и один день отдыха. Бригада механического цеха трудилась, как и вся страна, под лозунгом: «Все для фронта, все для Победы!»

Апрель 1943 г.: «Токарь цеха 16 Петров работал двое суток, не выходя из цеха, и выполнил задание, на которое требовалось не менее шести дней. Комсомолец 5-го цеха товарищ Карасев ежедневно увеличивает счет мести врагу, выполняет в смену не менее чем 2,5–3 нормы».

ЛЁКА САВИЧЕВ

Связано имя завода и с другим известным всему миру блокадным документом – дневником Тани Савичевой, символом мужества ленинградцев. Читаем на третьем листе детской записной книжки: «Лёка умер 17 марта в 5 часов утра 1942 года». Лёкой называли в семье Леонида Савичева, который в блокаду работал строгальщиком на Адмиралтейских верфях. О нем вспоминали как об очень скромном и старательном молодом человеке: «Ни разу не опоздал на смену, хотя, как и все в цехе, был крайне истощен от голода...» А однажды Леонид не пришел к станку – умер дома от истощения. Лёке было 24 года.

Страшную судьбу юноши разделили тысячи адмиралтейцев: в блокаду погибло около 3000 тружеников завода. Администрация, как могла, пыталась сохранить жизнь своему коллективу. В деревянной одноэтажной столовой готовили дрожжевой суп или чечевичную похлебку. На каждый цех выдавали дополнительные пайки хлеба, их распределяли по очереди.

На первом этаже главного здания оборудовали стационар, где выхаживали совсем слабых и обессиленных.

Отряд торпедных катеров в составе Балтийского флота под командованием Героя Советского Союза Владимира Гуманенко разгромил несколько десятков вражеских кораблей



Письмо от фронтовиков Григорию Ивановичу Мусорину, слесарю цеха №15 (в годы блокады отвечал за сдачу объекта заказчику):

«Дорогой Григорий Иванович, извините за то, что мы не сразу по прибытии нашем написали вам письмо, а спустя некоторое время. Все это было сделано для того, чтобы катер побывал в боевых операциях и моторы были испытаны в боевой обстановке.

На долю наших катеров выпала честь сбить три немецких самолета Ю-88, – как мы их называем, «юрочки». Сейчас нам войну приходится вести с его авиацией, так как его авиация старается всячески помешать нам выполнить задачу, поставленную командованием. Но ничего, в наших катерах фрицы разочарованы. Катера крепкие. И, несмотря на активность их авиации, наши катера живут и солят немцам. На таких катерах можно мстить не только за Ленинград, можно мстить больше, и мы им отомстим. Мы им отомстим за Ленинград неоднократно.

Дорогой Григорий Иванович! Живем мы хорошо. Плаваем благополучно. С материальной частью все в порядке. Мы Вам благодарны за ремонт и за Вашу заботу, проявленную о наших катерах... Благодарим вас, всех сотрудников за ремонт катера.

ПОКА С ПРИВЕТОМ: РЕМАЗОВ, МАРСУКОВ, ПАВЛОВ, КИСЕЛЕВ, ЕЛЕСОВ».

70% работников верфей в тот период составляли женщины и подростки. Работая на заводе, они чувствовали себя более защищенными, чем в холодных и пустых городских квартирах. В здании заводоуправления было организовано общежитие. Для подростков выделили отдельную спальню, пытались подкармливать, добавляя что-то помимо полагающегося по талонам. Многие ночевали на работе, тем более что на верфи тогда приходили целыми семьями.

Предприятию нужны были рабочие руки, а людям нужен был завод, чтобы не потерять веру в победу. Пока действовали цеха, выпускались корабли и суда – жива была надежда, были силы ждать. «Завод поддерживал нас, мы поддерживали завод. И вместе выжили. И встретили победу», – вспоминают ветераны.

ТЕНДЕРЫ-ХРАНИТЕЛИ И МОРСКИЕ ОХОТНИКИ

Эта вера в победу помогала заводчанам работать на пределе человеческих возможностей, и не просто работать, а в буквальном смысле творить. За один только 1943 год специалисты верфей подали свыше 300 рационализаторских предложений, внедрение которых позволило сэкономить почти три с половиной миллиона рублей.

На заводе «Судомех» под руководством главного инженера Юрия Деревянко были спроектированы бронированные морские охотники, предназначенные для борьбы с подводными лодками противника. Благодаря поточно-позиционному методу производства заводу удавалось сдавать флоту по три охотника в месяц. Там же, в конструкторском бюро Судомеха, в августе 1942 года был разработан морской бронированный катер проекта 161 (БК-503). Эти корабли имели усиленное артиллерийское вооружение, улучшенную мореходность и обитаемость.

В ноябрьские дни 1941 года произошло событие, которое определило судьбу осажденного города: по льду Ладожского озера проложили трассу, связавшую Ленинград

с Большой землей – Дорогу жизни. Чтобы эта жизненно важная связь не прервалась и в теплое время, необходимы были

Тендеры-плашкоуты стали спасением и символом Дороги жизни для тысяч эвакуированных ленинградцев



ПОКА ДЕЙСТVO- ВАЛИ ЦЕХА, ВЫПУСКАЛИСЬ КОРАБЛИ И СУДА – ЖИВА БЫЛА НАДЕЖДА, БЫЛИ СИЛЫ ЖДАТЬ

▲ Торпедные катера, построенные в годы войны на верфях, с честью несли опасную службу

средства переправы. Одними из первых

построить их взялись адмиралтейцы.

Завод наладил выпуск самоходных барж-плашкоутов водоизмещением по 20 тонн и, преодолев все трудности, уже к началу летней навигации сдал первую партию. Баржи строили под артобстрелами непосредственно на берегу Ладожского озера, несмотря на голод, сильные заморозки, непосильные нагрузки. От адмиралтейцев потребовались невероятная выдержка и мужество – после первой, самой страшной блокадной зимы силы были на исходе. К концу лета заказ – тридцать барж – был выполнен полностью с опережением сроков.

Одновременно строились самоходные тендеры-плашкоуты для перевозки 35–55 пассажиров. Плашкоуты были оборудованы автомобильными двигателями ЗИС-5 и развивали скорость до пяти узлов. Только в 1942 году эти небольшие суденышки эвакуировали более 250 тысяч ленин-

градцев. По всей Ладоге разнеслась молва о неуязвимости этих корабликов. Прибывшие в Осиновец для эвакуации ленинградцы просили отправлять их только на тендере.

Простота конструкции – вот что удивляло всех специалистов, принимавших этот корабль. Его строгие обводы будто отражают мужество ленинградских кораблестроителей. Знаменитые

▼ В условиях блокады строительство и ремонт кораблей и судов специального назначения на заводе не останавливались ни на день



тендеры-плашкоуты строили и другие заводы, но несомненно, что именно адмиралтейцы положили начало Дороге жизни, создав судно, ставшее главной транспортной единицей на этом пути.

Сегодня прославленный тендер занимает почетное место в музее «Дорога жизни» на Ладожском озере.

Память о мужестве и стойкости адмиралтейцев бережно хранится и передается новым поколениям корабелов. На Пискаревском мемориальном кладбище установлена памятная плита, посвященная погибшим в годы войны работникам верфей. Каждый год 9 мая и 27 января, в Ленинградский День Победы, на заводской площади у мемориалов Славы проходят торжественные митинги. Для предприятия это не просто дань традиции, это почетное право почувствовать свою причастность к подвигу тех, кто прославил имя Адмиралтейских верфей. **ОСК**

Публикация подготовлена отделом по связям с общественностью Адмиралтейских верфей

БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО

Подразделения службы безопасности Объединенной судостроительной корпорации и обществ Группы ОСК в пределах своей компетенции обеспечивают эффективное выполнение задач, поставленных перед корпорацией руководством страны



ВАЛЕРИЙ ФЕДОРОВ
Вице-президент ОСК по безопасности

Приоритетные направления работы подразделений безопасности – обеспечение экономической и информационной безопасности, противодействие иностранным техническим разведкам, защита государственной тайны, антитеррористическая защита предприятий, а также принятие мер по предупреждению коррупции.

Происходящее техническое переоснащение основных предприятий корпорации, применение при строительстве кораблей новых отечественных технологий (зачастую не имеющих аналогов в мире), варианты размещения новых систем высокоточного оружия на вновь строящихся и модернизируемых боевых кораблях – все это вызывает повышенный интерес со стороны иностранных потенциальных конкурентов. Соответственно за последние пять лет формы и методы, а также акценты в работе корпоративной службы безопасности не раз корректировались.

С 2015 по 2018 год в Объединенной судостроительной корпорации и обществах Группы ОСК было завершено создание эффективной вертикально интегрированной системы безопасности и выработаны единые принципы работы для всех подразделений службы безопасности. Сегодня наши работники активно участвуют в мероприятиях по профилактике различных правонарушений, в выявлении и документировании преступлений, совершенных в отношении дочерних и зависимых обществ. Они проводят служебные расследования и проверки по признакам и фактам причинения экономического ущерба, способствуют его возмеще-





Строительство ледокола «Арктика» проекта 22220 на Балтийском заводе

нию, готовят и направляют материалы в правоохранительные органы для принятия процессуальных решений, представляют интересы обществ в правоохранительных и судебных органах и организуют с ними взаимодействие по различным вопросам производственной деятельности ДЗО.

Кроме того, сотрудниками службы безопасности ведется планомерная системная работа в части предупреждения коррупции, включающая в себя контроль за соблюдением антикоррупционной политики обществ Группы ОСК, разработанной на основе национального плана противодействия коррупции.

Обеспечение безопасности предприятий – непрерывный и сложный процесс, требующий объединения усилий всех заинтересованных сторон и системного подхода. Подразделения службы безопасности своевременно информируют президента корпорации и генеральных директоров обществ Группы ОСК о различных рисках производственной деятельности, что позволяет руководству принимать обоснованные управленческие решения, в том числе касающиеся локализации угроз нанесения экономического или имиджевого ущерба, а также недопущения утраты сведений и изделий, составляющих государственную тайну.

Так, в 2018 году в результате вовремя принятых мер в доход обществ возвращено более 90 млн рублей и локализованы потенциальные риски нанесения ущерба на сумму около 2,5 млрд рублей. Всего же за период с 2015 по 2018 год обществ Группы ОСК подразделениями служб безопасности возмещено более 570 млн рублей ранее причиненного экономического ущерба и предотвращен ущерб на сумму более 5,7 млрд рублей.

Основные усилия направлены на предотвращение и недопущение различных нарушений и злоупотреблений, а также минимизацию ущерба. Это общая задача, стоящая как перед руководителями предприятий и производственных подразделений, так и перед подразделениями безопасности. В то же время отдельные специфические вопросы решаются подразделениями службы безопасности корпорации во взаимодействии с сотрудниками контролирующими и правоохранительными органами РФ: генеральной прокуратуры, Росфинмониторинга, Следственного комитета, МВД и ФСБ России.

К сожалению, несмотря на принимаемые руководством корпорации и дочерних зависимых обществ меры, еще встречаются случаи несоблюдения отдельными должностными лицами требований локальных нормативных документов

и злоупотребления должностными полномочиями. В 2017–2018 годах обществ Группы ОСК в правоохранительные органы было направлено 167 обращений по фактам нанесения материального ущерба на общую сумму более 893,7 млн рублей, по которым возбуждено 99 уголовных дел. По состоянию на январь 2019 года судами завершено рассмотрение 53 уголовных дел, удовлетворены требования обществ в рамках 43 уголовных дел и приняты решения о возмещении части материального ущерба в качестве компенсации.

Показательным примером совместной с правоохранительными органами работы является пресечение в 2015 году подразделением службы безопасности производственного объединения «Севмаш» противоправной деятельности организованной группы лиц, состоявшей из работников предприятия, северодвинского представительства курского завода «Маяк» и должностных лиц военной приемки Минобороны России, которая на протяжении нескольких лет в целях личного обогащения, путем подачи заведомо ложных сведений о выполненных работах совершала хищения денежных средств, выделяемых в рамках государственного оборонзаказа. Общая сумма нанесенного Севмашу ущерба составила более 200 млн рублей.

В результате кропотливой работы по документированию этой преступной деятельности, по решению суда все фигуранты уголовного дела приговорены к различным срокам лишения свободы, а организатору преступления суд определил наказание в виде лишения свободы сроком на девять лет с отбыванием в колонии строгого режима.

Еще один пример – пресечение подразделением службы безопасности Пролетарского завода в 2016–2017 годах противоправной деятельности заместителя генерального директора по правовым вопросам Александра Болохонova, который спланировал и реализовал мошенническую схему по хищению почти 10 млн рублей путем передачи по поддельным документам сторонней организации права требовать долг по одному из договоров с Центром судоремонта



Адмиралтейские верфи



«Звездочка». Службой безопасности было направлено соответствующее заявление в правоохранительные органы, и в июле 2017 года по этому факту возбуждено уголовное дело по статье «Покушение на мошенничество».

Всего в прошлом году при непосредственном участии подразделений безопасности дочерних зависимых предприятий проведено более 250 расследований и проверок, по их результатам 73 должностных лица привлечены к дисциплинарной ответственности. Кроме того, в результате служебных расследований, проведенных в 2018 году с участием работников департамента безопасности ОСК, за злоупотребления полномочиями и несоблюдение корпоративных локальных нормативных документов освобождены от занимаемых должностей директор филиала «Петровский» специального проектно-технологического бюро «Звездочка», генеральный директор Пролетарского завода, генеральный директор судостроительного завода «Лотос», главный инженер Адмиралтейских верфей, а также ряд других руководителей различного уровня. Принято решение об увольнении за допущенные злоупотребления помощника генерального директора филиала «Севастопольский морской завод» центра судоремонта «Звездочка».

Работники подразделений экономической безопасности на постоянной основе участвуют в организации закупочной деятельности и договорной работы в дочерних и зависимых обществах. Вся поступающая закупочная документация и материалы в отношении потенциальных контрагентов изучаются для выявления и недопущения возможных рисков ущерба обществам Группы ОСК. При обнаружении фактов необоснованного выбора единственного поставщика, закупки товаров и услуг по завышенным ценам, участия в закупках организаций, предоставивших необъективную документацию, и угроз неисполнения планируемых к заключению договоров, подразделения экономической безопасности

совместно с профильными подразделениями принимают меры для минимизации таких рисков, включая недопущение заключения договорных обязательств с потенциально недобросовестными контрагентами.

Имеются примеры предотвращения ущерба в ходе эффективного взаимодействия подразделений безопасности обществ Группы ОСК и Объединенной судостроительной корпорации. Так, в результате проверки, проведенной в период с декабря 2016 года по февраль 2017 года подразделением экономической безопасности Севмаша совместно с департаментом безопасности ОСК, предотвращено хищение денежных средств на сумму более 800 млн рублей, выделенных в рамках федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на период 2011–2020 гг.».

Департаментом безопасности ОСК установлено, что банковские гарантии, представленные Севмашу руководителем одной из контрагентских организаций, были фальшивыми, банк в действительности их не выдавал. Совместно с подразделением безопасности производственного объединения «Севмаш» было подтверждено, что у контрагента имелся преступный умысел по хищению денежных средств путем обмана, сопряженного с преднамеренным неисполнением договорных обязательств в сфере предпринимательской деятельности. С учетом этой информации руководство Севмаша контракт с поставщиком расторгло, материалы проверки переданы в правоохранительные органы.

Всего в прошедшем году работниками подразделений экономической безопасности было рассмотрено более 29 тысяч проектов договоров и дополнительных соглашений к ним и около 7% из них по различным причинам были возвращены на доработку. Проверено более 20 тысяч потенциальных контрагентов, из которых около 20% не были допущены к участию в закупочных процедурах.

Спуск танкера на заводе «Красное Сормово»



В ходе контроля за исполнением подрядчиками договорных обязательств с участием подразделений экономической безопасности неоднократно пресекались факты оплат невыполненных работ, необоснованного завышения расценок при выполнении строительных работ, замены части материалов на более дешевые и т.д. В частности, в октябре прошлого года во взаимодействии с департаментом капитального строительства ОСК был документально подтвержден факт перечисления Адмиралтейскими верфями одному из подрядчиков денежных средств в размере около 40 млн рублей за неисполненные работы. Эти средства были возвращены предприятию. В ходе разбирательства установлено, что договор не был отправлен на согласование в подразделение безопасности, которое располагало данными о недобросовестности контрагента и информацией о его лоббистских связях с отдельными должностными лицами завода.

В соответствии с поручением президента ОСК подразделения службы безопасности совместно с юридическими подразделениями участвуют и в работе по возврату просроченной и проблемной дебиторской задолженности. Так, в 2018 году погашена дебиторская задолженность на сумму более 453,5 млн рублей (в 2017 году – 332,8 млн рублей).

В последние три года в Группе ОСК проведена значительная работа по организации защиты видов тайн, определенных концепцией информационной безопасности корпорации: государственных, служебных, коммерческих и персональных данных.

Выстроена и эффективно функционирует корпоративная вертикаль противодействия иностранным техническим разведкам и технической защиты информации – она реализует координирующую, методическую и контрольную функции головного общества по отношению к обществам Группы ОСК.

Нашим собственным ноу-хау является введенный в действие в Корпорации договор присоединения к единому порядку организации защиты конфиденциальной информации. Присоединение наших обществ к данному регламенту дает им возможность (при соблюдении определенных условий) обмена конфиденциальной информацией без заключения двусторонних соглашений о защите информации. Тем самым подготовлена юридическая основа для создания единого информационного пространства обществ Группы ОСК, предусмотренного ее стратегией развития информационных технологий на 2017–2021 годы.

Мы внимательно относимся к обеспечению информационной безопасности головного общества. В 2018 году был обновлен аттестат соответствия нашей локальной вычислительной сети требованиям по безопасности информации, что позволило повысить класс системы с третьего до второго. Она стала территориально распределенной в масштабе всей страны. В состав средств защиты информации введена система обнаружения вторжений и компьютерных атак, позволившая обнаруживать и блокировать попытки несанкционированного доступа к системе корпорации из создаваемой в Группе ОСК корпоративной сети передачи данных, а также из сети Интернет.

По инициативе службы безопасности в головном обществе были проведены работы в новой области, касающейся защиты критической информационной инфраструктуры Российской Федера-



Выборгский судостроительный завод


ции. Были определены ее объекты, владельцем которых является ОСК, а также образована комиссия по их категорированию. Перечень объектов и их паспорта были представлены в Федеральную службу по техническому и экспортному контролю России.

В поле зрения службы безопасности постоянно находятся вопросы антитеррористической защищенности и физической охраны объектов обществ Группы ОСК. В целях совершенствования системы защиты предприятий проводится плановая работа по реконструкции инженерно-технических средств безопасности: на некоторых предприятиях модернизированы системы охранной сигнализации, оптико-электронного наблюдения, освещения и связи. Контрольно-пропускные пункты оборудованы системой контроля и управления доступом, противотаранными барьерами и другими системами безопасности.

В соответствии с постановлением правительства Российской Федерации №1413 от 18 декабря 2014 года на все предприятия Группы ОСК, подлежащие антитеррористической защищенности, разработаны паспорта безопасности, которые актуализируются в установленном порядке.

В 2017–2018 годах совместно с подразделениями ФГУП «Охрана» Росгвардии РФ и заинтересованными силовыми ведомствами на большинстве объектов проведены проверки антитеррористической защищенности и приняты меры по устранению выявленных недостатков.

С учетом специфики работ, выполняемых рядом предприятий обществ Группы ОСК, особое и постоянное внимание уделяется защите государственной тайны. Как показывает практика, стоящие перед подразделениями безопасности задачи можно эффективно решать только во взаимодействии с руководителями и трудовыми коллективами предприятий. И практически во всех обществах такую поддержку службе безопасности оказывают. Положительно зарекомендовали себя и такие инструменты обратной связи, как телефон и почта доверия. Например, в прошлом году на Балтийском заводе по результатам рассмотрения поступившей информации проведено три служебных расследования и привлечено к дисциплинарной ответственности десять руководящих работников.

В целом подразделения службы безопасности ОСК эффективно справляются с новыми вызовами и помогают руководству корпорации и обществ Группы ОСК решать стоящие перед ними задачи. 

ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ СЛУЖБЫ БЕЗОПАСНОСТИ ОСК ЭФФЕКТИВНО СПРАВЛЯЮТСЯ С НОВЫМИ ВЫЗОВАМИ



ШКОЛА **ПОД ПАРУСАМИ**

Парусникам еще не время отправляться в музей, это не эффектный антиквариат, а вполне функциональное судно – экологичное, энергосберегающее и спортивное, – считает капитан барка «Седов» Евгений Ромашкин. В своем интервью он рассказал, как сохранить уникальную морскую культуру, научиться смотреть в бинокль и видеть будущее



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

РАЗГОВОР С КАПИТАНОМ



Четырехмачтовый барк «Седов» был построен в 1921 году на верфи Круппа в Киле. За свою долгую жизнь он сменил несколько хозяев и имен. Первый владелец Карл Виннен назвал его в честь своей дочери – «Магдалена Виннен II».

В 1936 году барк купила судоходная компания «Норддойчер Ллойд» и, оборудовав его кубриками на 70 кадетов, стала использовать как грузовое и учебное судно. В это время парусник назывался «Коммодор Йонсен». После Второй мировой войны барк передали СССР и тот получил имя «Седов» – в честь полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова. С января 1946 года «Седов» стал преимущественно учебным судном.

В 1991 году барк отдали Мурманскому государственному техническому университету, а в 2017 году он сменил порт приписки на Калининград.

О том, как сегодня живет и ходит по морю легендарный парусник, мы поговорили с его капитаном Евгением Ромашкиным.

● **Евгений Николаевич, география ваших экспедиций весьма обширна. Какие у вас ближайшие планы?**

.....

– Уже много лет планы-графики парусников верстаются на основе заблаговременно полученных приглашений на европейские морские фестивали, праздники и международные регаты. Посещение любого порта таким масштабным парусником, как наш, – всегда праздник, а если их собирается несколько – это привлекает внимание десятков тысяч туристов. Сегодня невозможно представить фестивали «Сейл Амстердам», «Ганза сейл», дни порта Гамбург или Кильскую неделю без российских парусных великанов.

В последние годы в мире интерес к парусникам только растет, и такие исторические суда, как «Седов» и «Крузенштерн», полностью оправдывают свое звание барков-музеев – их палубы посещают тысячи гостей. Жителям всех континентов интересно, как эти суда устроены, как они работали раньше и как продолжают воспитание будущих поколений моряков.

Поскольку подобные парусники строились как трансокеанические грузовики, то и сегодня география наших плаваний не ограничивается отдельным районом или морским бассейном – все зависит от планов, которые подсказывает сама жизнь. Например, десять лет назад наш учредитель Росрыболовство запланировал отметить





◀ Командный состав (капитан, старшие механики и помощники по учебной части) парусников «Седов» и «Мир» во время стоянки в Таллине в 2018 году

досуг, развивающий силу, ловкость, знания, тягу к путешествиям по родному краю, спортивную рыбалку, культуру отдыха – все, что очень нужно молодежи, людям, выбирающим здоровый образ жизни.

«Седов» не просто очень большое парусное судно, хотя даже сама возможность полного автономного плавания с экипажем более чем 220 человек в период около трех недель говорит сама за себя. Не побывав с нами на морском переходе, довольно сложно представить, как живет барк – плавучий город со своей пекарней, фабрикой четырехразового горячего питания, амбулаторией, прачечной, парусной мастерской, музеем, походной часовней и многим другим. Но главное для наставников барка – это жизнь курсантов, их занятия, внеучебные мероприятия, экскурсии в портах и знакомства с самыми разными людьми, творчество и самодетельность, да и взросление, которое проходит в рейсе на глазах. Вот что такое наш парусник!

90-летие образования рыбной промышленности и 60-летие первой сельдяной экспедиции. Мы решили повторить исторический маршрут в промысловый район – Северную Атлантику. Тогда, зная, что мы в этот период будем у берегов Северной Америки, Олимпийский комитет России предложил нам поддержать национальную команду на зимней Олимпиаде в Ванкувере. Мы совместили два этих ярких события в одной экспедиции 2009–2010 года.

В планах на ближайшее время – подготовка барков к плаваниям, посвященным 200-летию открытия Антарктиды экспедициями Лазарева и Беллинсгаузена. Хочется напомнить миру, что открытие самого молодого континента планеты было совершенно русскими мореплавателями именно на парусных судах. И хотя это не будут плавания в саму Антарктиду, парусники символично встретятся в районе Южной Атлантики, максимально приблизившись к маршруту своих героических предшественников.

● **Сегодня такое судно все-таки экзотика, и многие воспринимают парусники как арт-объекты или музейные экспонаты. Но ведь это не так? Расскажите, пожалуйста, о технических возможностях «Седова».**

.....

– Парусник далеко не экзотика, просто в России в силу многих причин яхтинг воспринимается занятием исключительно богатых людей, а спортивный парусный спорт распространен мало. На самом деле вода – самый демократичный способ сблизиться с природой, и совсем не важно, какого размера лодка есть у семьи, большая или маленькая: ветер и волна бесплатны для всех! Подтверждением тому служат многотысячные парусные фестивали, когда на воду спускаются самые разные плавательные средства. У нас есть партнерские программы, нацеленные на развитие в разных регионах России детского парусного спорта и парусных клубов. Пусть не быстро, но эта работа принесет свои плоды. В России столько водоемов, озер и рек, это настоящее богатство! А плавание –



▲ Церемония памяти и отдания почести с возложением цветов – гвоздик – на воду морякам Балтийского флота, погибшим на Балтике в годы ВОВ

● **Парусники играли большую роль в морских исследованиях. Есть ли в биографии «Седова» такие страницы?**

.....

– Парусники удобны для морских исследований прежде всего тем, что не имеют вибрации и шумов. Это устойчивая платформа для чувствительной техники, идеально подходящая для изучения обитателей морей и самой водной стихии.

Как и «Крузенштерн», «Седов» имеет в своей истории десятилетия службы в качестве океанографического судна в составе Атлантической экспедиционной группы судов ВМФ СССР. В 60-е годы, когда началось масштабное освоение Мирового океана, по программам Академии наук СССР на парусниках проводились подробные гидрологические, гидрохимические, метеорологические и геологические исследования морского дна, животных и растений, исследования магнитных и электрических полей земной коры, глубинных течений периферии Гольфстрима. Многие исследования отличались не только новизной, но и масштабом. До этих экспедиций еще не было изучено влияние Мирового океана на климат Земли, не была ясна система циркуляции водных масс, не было данных по геологии морского дна. Даже феномен возникновения гигантских океанских волн не имел тогда научного обоснования. Вот на что способны парусники и сейчас.

● **«Седов» используется и как учебное судно?**

.....

– Наименование «учебный» в категории судна отнюдь не случайно. Это сегодня главная работа «Седова», все остальное вторично.

Именно для прохождения первой плавательной практики курсантов морских специальностей учебных заведений Росрыболовства барк ходит в экспедиции, участвует в регатах и совершает свои мемориальные плавания. Во время учебных рейсов курсанты не только продолжают занятия по программам своих учебных заведений, но и под руководством судовых специалистов овладевают практическими навыками будущих профессий, несут дежурные вахты, посильно поддерживают жизнеобеспечение парусника. Это, как мы говорим, «школа под парусами», дающая самое точное представление о поведении судна на воде, волне, под ветром, в противостоянии стихии...

Во всем мире прохождение практики на паруснике считается фундаментальным морским образованием и очень престижно. Члены постоянного экипажа стараются подготовить молодого моряка не только к профессии, но и к реальной самостоятельной жизни. Ведь люди, работающие в море, как правило, умеют и себя обслужить, и создать вокруг обжитое пространство. Это очень ценно для молодежи. Кроме того, важно понять, по силам ли тебе эта профессия, правильно ли ты сделал свой жизненный выбор. Конечно, в будущем курсанты придут на современный флот, но практика на паруснике – очень важный этап в морской карьере, ведь он формирует личность, здесь и романтика, и здоровый психологический климат в коллективе. Наставничество на паруснике – это не педагогическая теория, а система передачи дорого приобретенного опыта.

● Как вы считаете, нужно ли расширять российский парусный флот – строить новые, современные парусники?

– Парусников – не только учебных – до обидного немного. Ведь на парусниках, как нигде, прекрасно сохраняется наша национальная морская культура, так мало известная сухопутному населению. Сегодня строятся в основном спортивные яхты, развлекательные суда, а для других целей проектов практически не существует: нет спроса ни у судовладельцев, ни у промышленников. А жаль!

Как ни странно, когда о парусе говорят как об устаревшем двигателе, упускают из вида, что в XXI веке именно в силу развития инновационных материалов, экологии и энергосбережения за парусом большое будущее: это экологично, незатратно, спортивно, а при применении новых технологий в судостроении и дизайне строительство новых парусников становится очень прогрессивным проектом. Стать музейными экспонатами наши парусники всегда успеют – мы же работаем на то, чтобы они жили на воде как можно дольше!

● Расскажите об интересных историях, случившихся с вами в море.

– С тех пор как в 1999 году мне довелось попасть курсантом судоводительского факультета Балтийской академии рыбопромыслового флота на плавательную практику на учебном паруснике «Крузенштерн», событий, как интересных, так и сложных, значительных и не очень, опасных, а иногда смешных и поучительных, было, конечно же, много. Что-то остается в памяти, что-



ВО ВСЕМ МИРЕ ПРОХОЖДЕНИЕ ПРАКТИКИ НА ПАРУСНИКЕ СЧИТАЕТСЯ ФУНДАМЕНТАЛЬНЫМ МОРСКИМ ОБРАЗОВАНИЕМ И ОЧЕНЬ ПРЕСТИЖНО

то забывается. Чтобы ответить на ваш вопрос, мне достаточно открыть свои дневники и зачитать любую запись за прошедшие двадцать лет.

Но сегодня я расскажу историю про бинокль.

В 2000 году капитан Геннадий Васильевич Коломенский – человек эпический, личность огромного масштаба, сделавший наши парусники известными во всем мире, азартный гонщик (он выигрывал множество регат, и все модернизации «Крузенштерна» – исключительно его заслуги), был приглашен в Бостоне на награждение по итогам регаты.

Информация была получена от офицера связи, закрепленного за «Крузенштерном»: представителю судна нужно было выйти на сцену четыре или пять раз и получить призы в разных номинациях. Наш руководитель практики получил задание найти для этого курсанта-отличника, наглаженного, постриженного и, соответственно, без взысканий и замечаний. Фактически за секунды такой был найден. Подходил по всем критериям: и спортсмен и все вышеперечисленное... но Геннадий Васильевич неожиданно сказал: «Он очень высокий, надо кого-нибудь пониже. Вот есть у вас такой, поменьше, темненький с 1-й грот-мачты, вот он подойдет!» У меня были секунды на переодевание, но форма всегда поддерживается на уровне, поэтому уже через час мы по приглашению выходили на сцену получать призы и подарки. Одним из них был бинокль, который через много лет, в 2012 году, капитан Коломенский подарил мне на день рождения вместе с пожеланием: «Смотреть в бинокль надо уметь не только вперед». Именно тогда я действительно понял, как надо смотреть в бинокль: в будущее и в прошлое, а не только вперед по носу и назад по корме. **ССС**



МАРИЯ МАНУКОВСКАЯ

Специалист по связям с общественностью
33-го судоремонтного завода

IT-ПРОРЫВ В СУДОРЕМОНТЕ

Ни для кого не секрет, что внедрение современных автоматизированных систем управления на производстве – эффективный способ повышения конкурентоспособности. Кроме того, использование современных информационных технологий во многом определяет уровень обороноспособности и безопасности государства

О

дно из предприятий ОСК – 33-й судоремонтный завод, – расположенное в самой западной точке России, городе Балтийске, стало ведущей площадкой реализации нового IT-проекта

Система ERP-управления производством начала внедряться в 2016 году в рамках общей концепции развития предприятий ОСК. Переход на унифицированную, единую автоматизированную систему программного обеспечения позволил совершить настоящий прорыв в сфере информационных технологий, причем состоялся он на базе отечественного информационного продукта.

Отметим, что в России на судоремонтных предприятиях оборонно-промышленного комплекса аналогов такой системы пока не внедрено. Модули

 Генеральный директор АО «33 СРЗ» И. Самарин
проводит приемку выполнения плана за месяц

этой программы разработаны и адаптированы исключительно под потребности судоремонтного предприятия и учитывают динамичность, дискретность, аритмичность, вероятностный характер, сложность и разнообразие задач. Основная концепция программы, по словам генерального директора Ильи Самарина, заключается в единстве принципов: гибкости, масштабируемости, интегрированности и безопасности.

Большой личный вклад в реализацию проекта внес первый заместитель генерального директора предприятия Олег Касьянов. Благодаря высокой работоспособности команды заводчан и их несомненному профессионализму автоматизированная система была успешно внедрена и демонстрирует сегодня свою высокую эффективность.

Слагаемыми успеха стали стратегически продуманный выбор и удачное сочетание функционала. Завод начал использовать реинжиниринг бизнес-процессов и прогрессивные элементы программного обеспечения, такие, например, как система штрихкодирования. Технология электронного кода позволяет по-новому взглянуть на контроль учета товарно-материальных ценностей, рационально использовать человеческие ресурсы, безошибочно отгружать и принимать товарно-материальные ценности.

Присвоение каждому объекту индивидуального имени, которое можно легко считать с помощью соответствующего устройства и внести в программу, значительно упрощает и минимизирует рабочий процесс, ведь оператору уже не нужно использовать

ТОЧКИ РОСТА

ИНФОРМАЦИОННЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ

Рабочее совещание о ходе продвижения заказа ГОЗ. На фото: первый заместитель ГД О. Касьянов, главный бухгалтер А. Шундер и строитель кораблей П. Курзаков

ручной способ внесения данных о товаре. Сегодня формирование требования – накладной на получение товарно-материальных ценностей осуществляется путем сканирования, что одновременно позволяет проводить визуальный контроль остатков и состояния продукции.

Штрихкодирование в судоремонте – новшество, позволяющее систематизировать складской учет запасных частей, инструментов, принадлежностей и комплектующих, что, несомненно, важно, учитывая значительное количество продукции, находящейся на хранении.

Еще одной из достигнутых в результате реализации программы целей стала возможность быстрого принятия управленческих решений. Это происходит за счет быстрого доступа к актуальной информации и интегрированной системы отчетов по всем бизнес-процессам. Значительно сократились время и затраты на подготовку производства, повысилось качество продукции, уменьшилось количество ошибок на всех этапах технологической подготовки и планирования, сократились сроки по формированию отчетности для предоставления ее заказчику.

Информационная поддержка производственной инфраструктуры распространяется на все системы мониторинга основной деятельности предприятия. С помощью понятных и простых индикаторов управленец оценивает вероятность возникновения проблемы, выясняет ее причины, а также минимизирует риски неблагоприятных последствий, в частности, определяет степень возможного неисполнения госзаказа в срок и вероятность его отклонения от планового.

Стоит также отметить, что обучение сотрудников работе с программой проходило без отрыва от производства. Более трехсот заводчан прошли обучение у собственной службы поддержки в лице бюро информативной технологии. В освоении

Формирование заявки на обеспечение ТМЦ-ресурсами с использованием функционала ERP. Начальник технолого-дефектовочного бюро корпусного производства Н. Мальцев



БЕЗ СОВРЕМЕННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ТРУДНО ОРГАНИЗОВАТЬ УПРАВЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВОМ И УЧЕТ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

функционала помогли и рабочие инструкции, созданные для каждого рабочего места.

Впервые работоспособность

системы и раскрытие ее потенциала были продемонстрированы в рамках форума «Информационные технологии на службе оборонно-промышленного комплекса России» в мае 2018 года. Тема внедрения ERP-систем на судоремонтном предприятии вызвала повышенный интерес и обсуждение, особенно в части автоматизации производственного процесса.

Сегодня функциональное наполнение ERP-системы реализуется в виде набора интегрированных компонентов, автоматизирующих такие функции, как финансовый и бухгалтерский учет, функционально-стоимостной

анализ, управление персоналом, запасами, производством, проектами, качеством и техническим обслуживанием, а также производственное планирование. При этом, в отличие от более ранних функционально ориентированных систем, ERP-системы фокусируются на процессах, отображая их в сквозном режиме во всех задействованных модулях.

Конечно, создать универсальную программу для всего оборонно-промышленного комплекса – задача вряд ли исполнимая, поскольку каждое предприятие в отрасли имеет свои потребности и обладает своим потенциалом. К каждому заводу или конструкторскому бюро необходим индивидуальный подход и специально подобранный инструментарий, однако без современной рабочей информационной системы трудно организовать управление производством и учет в соответствии с требованиями законодательства, поэтому передовой опыт и практику необходимо транслировать дальше. **ССС**



Скоростной снеговый речной паром на воздушной подушке



СЕРГЕЙ МИЛАВИН

Заместитель генерального директора по проектной работе – главный конструктор проектов конструкторского бюро «Вымпел»

СОЕДИНЯЯ БЕРЕГА

Бывает, важнейшие транспортные магистрали оказываются разделены реками, морями и морскими проливами. Чтобы связать их в одно целое, строят мосты и тоннели, а также создают паромные переправы

Часто, несмотря на техническую возможность строительства моста или тоннеля между береговыми пунктами, находящимися на небольшом расстоянии, выбор все равно падает на паромную переправу – это оказывается экономически более целесообразным.

Будучи частью международных транспортных коридоров, паромные переправы позволяют осуществить бесперевалочную транспортировку грузов, обеспечивая сквозное железнодорожное и автомобильное сообщение на участках с большим грузо- и пассажиропотоком. На протяжении более 70 лет конструкторское бюро «Вымпел» активно участвует в разработке отечественных паромов для всех ключевых направлений.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Развитие транспортной системы страны и рост объема автомобильных и железнодорожных перевозок в послевоенные



годы привели к необходимости строительства паромных переправ. После длительной паузы в проектировании и строительстве паромов на территории Советского Союза конструкторское бюро «Вымпел», сотрудничая с рядом проектных и научно-исследовательских организаций, одним из первых в стране приступило к разработке паромов для железнодорожных переправ.

Так, в связи с постройкой железнодорожной линии Хабаровск – Комсомольск – Советская Гавань по проекту бюро создали уникальные для того времени паромы для переправы через реку Амур.

Первые паромы проекта 723 «Волга» и «Дон» приступили к работе летом 1945 года, а в 1951 году к ним присоединились еще два судна серии – «Амур» и «Комсомольск». Это были железнодорожные паромы, обеспечивающие перевозку тридцати двух двухосных вагонов. Паромы имели открытую вагонную палубу, оборудованную в носовой части 80-тонным вагоноподъемником, способным принимать вагоны с высотой подъема при перепадах уровня воды до пяти метров. Они были призваны решать стратегическую задачу по обеспечению выхода к берегам Татарского пролива, участвовали в освобождении Южного Сахалина и островов Курильской гряды в период Японской кампании. Паромы обслуживали переправу более 30 лет, вплоть до открытия моста через реку Амур в 1975 году.

Разработка проекта парома для амурской переправы положила начало новому направлению специализации бюро.

В начале 50-х годов для обеспечения переправы через Обь на магистрали Салехард – Игарка по проекту 723Б построены речные железнодорожные дизель-электрические паромы с ледовыми усилениями: «Надым», «Заполярный», «Чулым» и «Северный».

Однако в связи с остановкой строительства магистрали суда были перенаправлены на новую линию в Керченском проливе и переоборудованы с учетом района эксплуатации и конструктивных особенностей портов. С паромов были сняты вагоноподъемники, изменены носовые оконечности под причальные устройства переправы, появилась воз-

можность перевозить автомобили на открытой палубе. Таким образом, благодаря круглогодичной работе паромов переправа Крым – Кавказ стала на тот момент единственной переправой в стране, где по твердому расписанию перевозились поезда с пассажирами.

В последующий период по проектам конструкторского бюро «Вымпел» на судостроительных заводах Астрахани, Северодвинска и Тюмени построили несколько морских портовых автомобильно-пассажирских паромов с использованием прогрессивного метода въезда-выезда автомашин по принципу прямого потока: для Севастопольской бухты – проекта 727, для Моонзундского архипелага – проекта 722, для Бухтарминского водохранилища – проекта 736.

Успешный опыт разработки паромов для амурской и керченской переправ позволил конструкторскому бюро «Вымпел» приступить к решению одной из крупнейших задач отечественного судостроения – созданию паромов для работы на каспийской и сахалинской переправах.

Для обеспечения железнодорожного сообщения между портами Баку и Красноводск на заводе «Красное Сормово» в 1962–1968 годы построили серию из

пяти морских железнодорожных паромов типа «Советский Азербайджан» проектом 721 вместимостью 30 четырехосных вагонов и 289 пас-

сажиров, с закрытым вагонным помещением, позволяющим предохранять вагоны от вредного воздействия морской воды.

Ограниченная осадка, лимитируемая глубинами Красноводского канала, вызвала необходимость применения в проекте конструкций из легких сплавов. Особенностью спроектированных железнодорожных паромов были их дизель-электрические гребные установки с использованием принципа электродвижения, обеспечивающие надежную работу паромов в ледовых условиях, а также гибкое дистанционное управление работой гребных винтов, что необходимо для паромов с их частыми швартовками и сложным маневрированием.

Паромы типа «Советский Азербайджан» по праву признаны красивейшими судами на Каспии, а их высокие технико-эксплуатационные качества подтвердились многолетним опытом эксплуатации без ограничений по погоде в сложных гидрометеорологических условиях Каспийского бассейна.

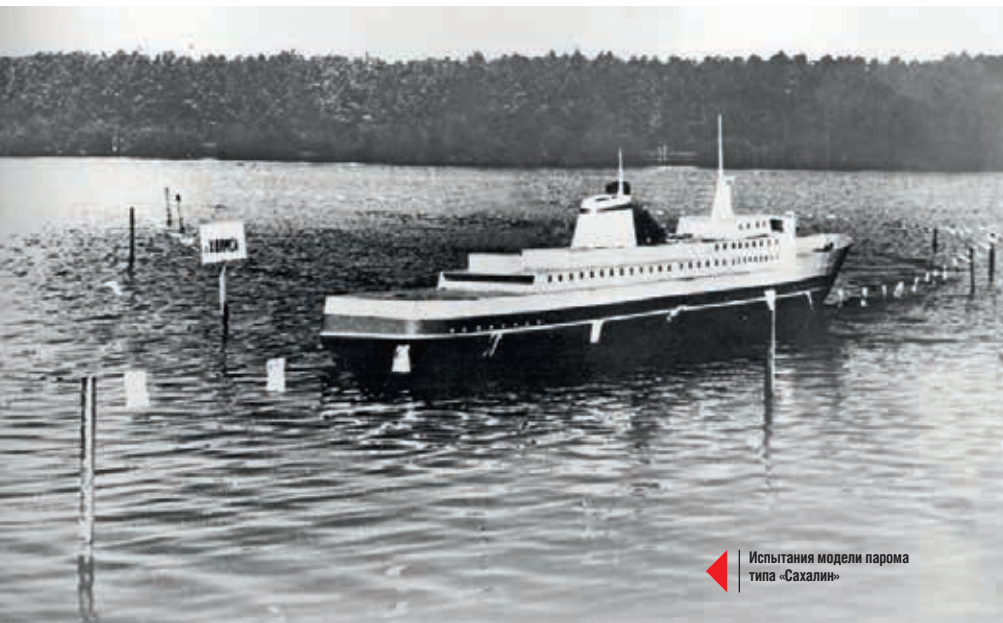
ПЕРВЫЕ «САХАЛИНЫ»

Знаковым проектом для бюро стала разработка ледокольных паромов типа «Сахалин» для линии Ванино – Холмск. На калининградском судостроительном заводе «Янтарь» по проекту 1809 построили десять паромов, представляющих собой мощные транспортные средства для круглогодичной морской перевозки всех видов железнодорожного подвижного

БОЛЕЕ 70 ЛЕТ
КБ «ВЫМПЕЛ»
АКТИВНО УЧАСТВУЕТ
В РАЗРАБОТКЕ
ОТЕЧЕСТВЕННЫХ
ПАРОМОВ



Паром проекта 721
«Гамид Султанов»



Испытания модели паромы типа «Сахалин»

Паром проекта 1809 типа «Сахалин»



состава, колесной и гусеничной техники и пассажиров. Вместимость паромы обеспечила перевозку на вагонной палубе 26 грузовых четырехосных вагонов и 72 пассажиров в каютах. Суда имели полное водоизмещение 7730 тонн, длину 127 метров, двухвальную дизель-электрическую установку с генераторами общей мощностью 11 480 кВт и развивали скорость около 18 узлов.

Разработка такого технически сложного судна потребовала от конструкторского бюро значительного объема экспериментальных работ. На собственной станции испытаний моделей судов в открытом водоеме проводились испытания самоходной модели паромы. При отработке движительно-рулевого комплекса паромы был имитирован Холмский порт, испытания были засняты кинокамерой и демонстрировались при рассмотрении проекта на Сахалине и во Владивостоке. В результате, как впоследствии показала практика эксплуатации, была выбрана эффективная компоновка движительно-рулевого комплекса с использованием винтов в корме и в носу, обеспечившая паромам возможность

работы в сплошном льду толщиной до одного метра и надежную управляемость в сложных условиях захода и швартовки в порту Холмск.

Позднее, в 1989 году, конструкторское бюро «Вымпел» разработало проектное предложение

на создание для сахалинской переправы паромы второго поколения, однако вопрос обновления паромного парка переправы в тот момент не получил дальнейшего развития.

Конструкторское бюро «Вымпел» выступило разработчиком первого в нашей стране

автомобильно-пассажирского паромы-ледокола типа «Андрей Коробицын» вместимостью 390 пассажиров и 12 грузовых автомобилей. Строительство серии из четырех паромов этого типа в конце 60-х обеспечило круглогодичное сообщение на линии Ломоносов – Кронштадт, просуществовавшей до ноября 2011 года.

Зарекомендовав себя как опытный разработчик надежных судов для речных и морских паромных переправ,

КБ «ВЫМПЕЛ» ВЫСТУПИЛО РАЗРАБОТЧИКОМ ПЕРВОГО В РОССИИ АВТОМОБИЛЬНО- ПАССАЖИРСКОГО ПАРОМА- ЛЕДОКОЛА

бюро «Вымпел» в 90-х приняло участие в создании международных паромных комплексов на железнодорожных переправах СССР – НРБ и СССР – ГДР как в качестве эксперта, так и в качестве разработчика на стадии эскизного проектирования паромных судов типа «Герои Шипки» и «Клайпеда» для этих переправ. В этот период конструкторским бюро были выполнены перспективные проектные проработки по созданию нового поколения железнодорожных и автомобильных паромов для сахалинской и керченской переправ, Каспийского бассейна и Балтийского моря.

В те непростые годы конструкторское бюро «Вымпел» стало одной из первых российских проектных организаций, внедривших в свою работу компьютерные системы автоматизированного проектирования. Получив возможность работать в кооперации с другими фирмами на базе создания трехмерной модели судна, бюро совместно с финскими компаниями приняло участие в проектировании и технологической подготовке производства автомобильных и пассажирских паромов, таких как SeaFrance, Tallink, Brittany, Viking Line и других. В дальнейшем бюро удалось распространить опыт кооперации и параллельной разработки документации по нескольким судовым специализациям с использованием единой 3D-модели на работу с российскими и зарубежными проектными организациями.

В начале нового тысячелетия интерес к паромным перевозкам со стороны государства и частных компаний продолжал возрастать. Флот, построенный в советские годы, устаревал морально и физически, эксплуатация старых паромов становилась небезопасной, а объемы строительства новых судов взамен списанных не восполняли потребностей в грузовых и пассажирских перевозках.

БАЛТИКА

Мировым лидером по интенсивности паромного сообщения является Балтика. В 2009 году для обеспечения перевозок пассажиров и накатной техники конструкторское бюро «Вымпел» по заказу Росморпорта разработало технический проект грузопассажирского паромы, предназначенного для круглогодичной эксплуатации на линии Усть-Луга – Балтийск – порты Германии.

При разработке технического проекта паромы особое внимание было уделено проведению экспериментально-расчетных исследований по определению ходкости, мореходности,



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНО-АВТОМОБИЛЬНО-ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ

для линии Усть-Луга – Балтийск – Засниц

[ПРОЕКТ 00650]

Длина наибольшая: 202 м;

Ширина: 27 м;

Высота борта: 10 м;

Осадка расчетная: 7 м;

Дедвейт: около 8300 т;

Скорость: около 20 узлов;

Экипаж: 66 человек;

Мощность энергетической установки:
около 2х11600 кВт

ВМЕСТИМОСТЬ СУДНА:

Вагон L = 14,73 м: 100 шт.;

Вагон L = 12,02 м: 122 шт.;

Трейлеры: 92 шт.;

Легковые автомобили: 290 шт.;

Пассажировместимость: 332 чел.;

Класс судна: KM Arc4 AUTI-ICS OMBO
Eco-S Ro-Ro Passenger Ship

управляемости, а также аэродинамических качеств надводной части работ в опытовых бассейнах Центрального научно-исследовательского института им. академика А.Н. Крылова и конструкторского бюро «Вымпел». В результате были найдены оптимальные обводы корпуса и выбран движительно-рулевой комплекс, способный обеспечить высокую маневренность, в составе двух винтов рулевого шага, двух полубалансирных рулей, кормового и носового подруливающих устройств.

Железнодорожные вагоны, автотрейлеры и легковые автомобили размещаются на трех грузовых палубах. Накатка автотранспорта с пирса осуществляется через кормовые ворота по подъемно-переходному мосту

на главную палубу, с необорудованного берега – с помощью интегрированных в кормовое закрытие двух аппарелей; для раскатки на другие палубы используются лифтовые подъемники.

Для обеспечения комфорта пассажиров, в том числе с ограниченными возможностями, на пароме предусмотрены каюты различного класса, бизнес-салон, рестораны, кафе, столовая, бар, магазин, спортивные залы, прогулочные площадки, сауны, судовой госпиталь, стоматологический кабинет. В проекте учтены требования всех действующих национальных и международных правил и конвенций, включая региональные требования, относящиеся к Балтийскому морю. В конструкцию судна заложены передовые решения, позволяющие в будущем построить паром, отвечающий повышенным требованиям как экологической, так и пассажирской безопасности.

В рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.» конструкторским бюро «Вымпел» разработаны проекты перспективных скоростных речных паромов различной вместимости на воздушной подушке со скегами, имеющих малую осадку в режиме на воздушной подушке, особенно в носовой части судна.

Такие паромы могут подходить не только к существующим плавучим причалам, но и к малооборудованному берегу для производства погрузочно-разгрузочных работ, что особенно

важно при эксплуатации в районах со слаборазвитой береговой инфраструктурой, например, на северных и восточных реках России. Практически прямоугольная форма грузовой палубы с аппаратами в кормовой и носовой частях обеспечивает сквозной проезд автомобилей и размещение большего их количества на судне.

ТАТАРСКИЙ ПРОЛИВ СЕГОДНЯ

В последние годы особую актуальность приобрела проблема переправы в Татарском проливе – уже семь «Сахалинов» проекта 1809 списаны, и работу переправы обеспечивают три последних судна серии, одно из которых предназначено для перевозки опасных грузов. Очевидно, что они выработали свой ресурс, устарели не только физически, но и морально и для продолжения работы переправы нужны новые паромы. В конце 2016 года Амурский судостроительный завод подписал контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией на строительство двух грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов с ледовой категорией Arc5. Именно эти паромы должны заменить на переправе старые «Сахалины».

Бюро «Вымпел» разработало для новых паромов проектную документацию судна в постройке, завершает разработку рабочей конструкторской, приемо-сдаточной и эксплуатационной документации. Контрагентом на разработку проектной документации судна в постройке

выступил автор технического проекта парома – «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб». Проект получил номер CNF11CPD и заводской номер 00300.

Паром спроектирован и строится на класс KM Arc5 AUT1-ICS OMBO ANTI-ICE ECO Ro-ro passenger ship Российского морского регистра судоходства и правила флага Российской Федерации. Это автомобильно-железнодорожный паром с ледокольным форштевнем, жилой надстройкой, кормовым машинным отделением, двухвинтовой дизельной пропульсивной установкой, кормовым и двумя носовыми подруливающими устройствами. Судно может перевозить не менее 32 железнодорожных вагонов весом 77 тонн или 27 автосоставов весом 55 тонн на главной палубе, а также 12 автосоставов на нижней палубе.

Судно предназначено для перевозки всех видов автомобилей, различной колесной техники, до 30 рефрижераторных контейнеров, а также опасных грузов определенных классов в соответствии с положениями Международного морского кодекса по опасным грузам и правилами морской перевозки опасных грузов. На судне имеются места для размещения и перевозки 200 пассажиров в каютах и 88 – на сидячих местах в салоне.

Винто-рулевой комплекс состоит из двух винтов регулируемого шага и расположенных за ними полуподвешенных полубалансирных рулей, обеспечивающих судну спецификационную скорость и управляемость. Энергетическая установка состоит из четырех главных двигателей (дизелей), работающих парами через редукторы на винтах рулевого шага.

Судно имеет специфические судовые устройства, обеспечивающие его работу как парома и судна ro-go. Для погрузки и выгрузки автотехники с главной палубы на нижнюю предусмотрен грузовой лифт грузоподъемностью 55 тонн. Проем в палубе над лифтом закрывается водонепроницаемым закрытием. Кормовой погрузочный порт закрывается равнопрочным основно-

му корпусу закрытием, выполненным в виде единой подъемной верх-секции двери. В кормовой части судна по правому борту установлена рампа для погрузки и выгрузки колесной техники на главную палубу. Для обеспечения непотопляемости грузовое пространство на главной палубе делится на две части створчатым водонепроницаемым закрытием.

Гибкая система грузообработки, выполнение в проекте всех действующих норм и правил международных конвенций, а также неограниченный район плавания и ледовое усиление позволяют эксплуатировать паром не только в Татарском проливе на паромной переправе Ванино – Холмск, но и на многих других терминалах, предназначенных для судов типа ro-go.

АВТОМОБИЛЬНО-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ / ПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ

[ПРОЕКТ CNF11CPD]

Длина наибольшая: 131 м;

Ширина габаритная: 20,32 м;

Высота борта: 8,8 м;

Осадка: 6,6 м;

Дедвейт: около 4800 т;

Мощность главных двигателей: 4x4000 кВт;

Скорость хода: 18 узлов;

Экипаж: 35 человек;

Автономность по запасам топлива: 5 суток;

Ледопробитность: 1 м

Класс судна: KM Arc5 AUT1-ICS OMBO ANTI-ICE ECO Ro-ro passenger ship

КАСПИЙ

В настоящее время большое внимание уделяется транспортной системе Каспийского региона. Его стратегическая значимость помимо углеводородных ресурсов определяется пограничным положением между Европой и Азией на перекрестке перспективных межконтинентальных и межнациональных транспортных коридоров восток – запад и север – юг.

Автомобильно-железнодорожный / пассажирский паром CNF11CPD/00300





Наиболее перспективные с этой точки зрения – существующие паромные линии Махачкала – Актау (Казахстан), порт Оля – Энзели (Иран).

Паромы, работающие в Каспийском регионе, при вместимости около 50 автопоездов традиционно имеют длину не более 150, ширину около 18 и осадку до 4,5 метра, что обусловлено параметрами судового хода, а также необходимостью проводки судов по внутренним водным путям от места постройки к месту эксплуатации и их докования. При прогнозировании значительного увеличения грузопотока экономически оправданным решением может стать постройка

паромов принципиально большей грузоместимости.

Для решения этой задачи конструкторским бюро «Вымпел» прорабатываются варианты паромов катамаранного типа вместимостью до 130 автопоездов и 330 пассажиров.

Для переправы Махачкала – Актау и Махачкала – Энзели предложен паром катамаранного типа длиной 150 и шириной 45 метров. Так как в этих портах возможно провести дноуглубительные работы, паром имеет оптимальную осадку 6,5 метра.

В связи с возрастающим интересом к перевозкам на линии порт Оля – Энзели предложен вариант парома-ката-

марана с уменьшенной осадкой, однако малые глубины в порту Оля и Волго-Каспийском канале снижают эффективность такого судна. Следует учитывать, что создание паромов для эксплуатации в порту Оля потребует больших затрат на расширение и поддержание необходимых параметров судового хода в Волго-Каспийском канале, а его работа в зимний период будет существенно ограничена из-за ледовых условий.

Строительство парома катамаранного типа возможно на предприятиях ОСК, расположенных в Астраханском регионе. Корпуса с силовой установкой и оборудованием будут соединяться в плавучем доке, достройка – производиться с использованием плавучего крана. По аналогичной технологии собирались эксплуатирующиеся сейчас в Каспийском море крановые катамараны типа «Титан».

Создание паромной линии с крупнотоннажными паромами потребует значительных вложений в инфраструктуру: обустройство гаваней, обеспечение докования судна, постройку дока, развитие инфраструктуры портовой зоны (подъездные пути, стоянки накопления транспорта). Для эксплуатации на линии Оля – Энзели дополнительно потребуются дноуглубление в порту Оля и Волго-Каспийском канале. Но возрастающий грузопоток в Каспийском регионе в любом случае потребует строительства серии новых, современных судов. 

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПАРОМОВ КАТАМАРАННОГО ТИПА

Характеристика	Паромы катамаранного типа	
	Паром для линии Махачкала – Актау	Паром для линии Оля – Энзели
Длина, м	около 150	около 150
Ширина, м	около 45	около 45
Осадка, м	6,5	4,5
Дедвейт, т	около 4800	около 4800
Дальность плавания, мили	1500	1500
Скорость, узлы	16	14
Мощность энергетической установки, МВт	16,2	22

Возможна работа паромов на сжиженном природном газе



УВЕКОВЕЧЕННАЯ ИСТОРИЯ СЕВМАША

Мы продолжаем серию публикаций о памятниках кораблестроителям и сегодня расскажем о Северодвинске, где находится производственное объединение «Севмаш». За почти восемь десятилетий предприятие пережило немало сложных моментов, но всегда было ориентировано на работу и укрепление обороны нашей страны. Сегодня здесь установлено четыре памятника, а также двадцать одна мемориальная доска в память о выдающихся деятелях атомного подводного флота

МЕМОРИАЛ ВОИНСКОЙ СЛАВЫ У ЗАВОДСКОГО МУЗЕЯ

Созданием мемориала воинской славы у заводского музея занимался ленинградский скульптор Анатолий Дёма и специалисты отдела главного архитектора Севмаша Сергей Барабаш, Евгений Егоров, Николай Зыков, Людмила Лещенко, Евгений Назаров, Наталья Недобежкина, Юрий Камбаров и Николай Марденский. Заводские коллективы отливали планки, буквы для фамилий. Гранит для мемориала был доставлен из Киева.

Мемориал открыли 7 мая 1985 года. В основе композиции – скульптура Матери-Победы, выполненная в образе древнегреческой богини Ники. В одной руке лавровая ветвь, в другой – чаша с вечным огнем. На двух стелах, набранных из отрезков металла, – орудийные и пулеметные стволы, гильзы, патроны, корпуса торпед и авиационных бомб. Стелы имеют основание – подиум, на гранитных плитах которого выбиты фамилии работников предприятия, не вернувшихся с войны. Первые плиты с именами уложили участники войны

Николай Кубинцев, Геннадий Вершинин и другие ветераны. От скульптуры к мемориальной плите, которая представляет собой стол станка, ведет дорожка. На нем – каска, автомат ППШ, плащ-палатка. Две морские мины у входа олицетворяют Молотовский порт в годы войны. По периметру мемориала расположено тринадцать гранитных плит с названиями и звездами городов-героев. В ниши плит заложены капсулы со священной землей. Мемориал окружен голубыми елями и цветочными клумбами. Его общая площадь – 1300 кв. м.

Мемориал
воинской славы
у заводского музея

ПАМЯТНИК АТОМНОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКЕ К-3 «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ»

Идея увековечить заслуги корабелов принадлежит предприятию и Курчатовскому институту. Разработкой памятника занимались заводские конструкторы и архитекторы. Из нескольких вариантов выбрали скульптуру рабочего, держащего на поднятых руках подводную лодку, на которой развевается государственный флаг. Памятник был открыт 22 сентября 1983 года, в год 25-летия создания первой отечественной АПЛ К-3.

Монумент стал визитной карточкой цеха №42. Именно отсюда начинается знакомство молодых рабочих и специалистов с производством. «Вы входите в цех, в котором родилась первая атомная подводная лодка» – такими словами заканчивается знакомство с памятником.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА АКАДЕМИКУ АНАТОЛИЮ АЛЕКСАНДРОВУ

Советский физик академик Анатолий Александров принял

на себя научное руководство созданием первой в стране атомной подводной лодки проекта 627, построенной на Севмаше. В память о его работе и пребывании на Севмаше во время строительства атомной подводной лодки К-3 на здании цеха 42, а также на доме по улице Советской в ноябре 1995 года установлены памятные доски.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ПРОФЕССОРУ АЛЕКСАНДРУ АЛЬПИНУ

8 августа прошлого года в проектно-конструкторском бюро «Севмаш» состоялось торжественное открытие мемориальной доски Александру Альпину, автору высоконадежных упорных и опорных подшипников для кораблей и судов всех классов и назначений, создателю устройств шумопоглощения, уникальных амортизаторов. Его технические разработки защищены 44 патентами и авторскими свидетельствами, опубликовано более 80 его печатных трудов. Трудовой путь Александра Яковлевича на Севмаше начался в 1956 году в должности строителя пятого отдела, затем продолжился в конструкторском бюро предприятия. Разработки Альпина широко использовались не только в судостроении, но и в металлургической, нефтедобывающей промышленности и даже в медицине.



Памятник атомной подводной лодке К-3 «Ленинский комсомол»



МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ДИРЕКТОРУ ЗАВОДА СЕРГЕЮ БОГОЛЮБОВУ

Инженер-кораблестроитель Сергей Боголюбов руководил заводом в 1942–1949 годах. На его долю пришлось тяжелые военные и послевоенные годы, но, несмотря на трудности, Боголюбов внес огромный вклад в становление Севмаша. В военное время он сумел мобилизовать коллектив предприятия, наладить производство и быт людей, вывести завод в число лучших в отрасли. Боголюбов был необоснованно репрессирован и затем реабилитирован в 1954 году.

8 сентября 2007 года на здании ремонтно-механического цеха №17 Севмаша, где раньше размещалось заводоуправление и находился кабинет

директора, состоялось торжественное открытие памятной доски в его честь. Мемориальная доска установлена в день 100-летия Боголюбова.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОНСТРУКТОРУ СЕРГЕЮ КОВАЛЕВУ

Выдающийся советский и российский ученый, кораблестроитель, генеральный конструктор атомных подводных лодок стратегического назначения Сергей Ковалев руководил разработкой и строительством подводной лодки с парогазовой турбинной установкой. В 1958 году он был назначен главным конструктором проекта первой атомной подводной лодки, вооруженной баллистическими ракетами, стартующими из надводного положения. Позднее стал главным конструктором атомной подводной лодки проекта 941 – исполинов третьего поколения. Ковалев тесно сотрудничал со специалистами предприятия во время строительства этих лодок и часто бывал в Северодвинске. Одна из набережных Севмаша носит его имя. Оно было присвоено 15 августа 2011 года. Там же располагается и мемориальная доска в честь конструктора.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ГЕРОЮ СОВЕТСКОГО СОЮЗА ПАВЛУ КОНОВАЛОВУ

Инженер-технолог завода №402, танкист, участник Великой Отечественной войны Герой Советского Союза Павел Коновалов приехал в Северодвинск

по распределению Уральского индустриального института на завод №402, где работал с 1940 по 1942 год, до ухода на фронт. Коновалов героически погиб в бою за город Штольцберген. Звание Героя Советского Союза ему присвоено посмертно. В Северодвинске установлены три мемориальные доски в память о герое. Одна из них располагается в здании заводоуправления Севмаша, в части, занимаемой научно-технологическим управлением. Две другие доски открыты на улице Коновалова – на доме 2а и в школе №30.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОНСТРУКТОРУ СЕРГЕЮ КОРОЛЕВУ

Советский ученый, конструктор, организатор производства ракетно-космической техники и ракетного оружия, основоположник практической космонавтики. Деятельность Сергея Королева по созданию ракетного оружия была тесно связана с оборонными предприятиями Северодвинска, поэтому он часто посещал город. Для того чтобы увековечить память Королева, в ноябре 1995 года на территории Севмаша – на здании цеха №22 – была установлена мемориальная доска.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЮ ИННОКЕНТИЮ БАХТИНУ

Инженер-кораблестроитель, начальник корпусостроительного цеха Севмаша Иннокентий Бахтин был одним из немногих



**МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЮ
ИЗРАИЛЮ КАМАЮ**

Инженер-кораблестроитель, руководитель стапельно-сдаточного производства Севмаша, работал на заводе с 1941 по 1991 год. В военное время принимал непосредственное участие в выполнении оборонных программ, ремонте боевых кораблей. Преподавал в судостроительном техникуме. Неоднократно избирался в Совет народных депутатов. Инициатором увековечения памяти Камаев стал Севмаш. Открытие мемориальной доски на доме по улице Советской было приурочено к годовщине смерти Израила Лазаревича.

**МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА
ОСНОВАТЕЛЮ ЗАВОДА
ИВАНУ КИРИЛКИНУ**

Первый начальник строительства судостроительного завода №402 и города Северодвинска. В мае 1936 года Иван Кирилкин был назначен начальником строительства завода №402 и рабочего поселка Судострой, который

позднее получил имя Северодвинск. В 1938 году Кирилкин был репрессирован, умер в 1942 году в одном из лагерей Кировской области. В 1956 году полностью реабилитирован. В октябре 1982 года одна из новых улиц города была названа в честь первого начальника строительства. В августе 1988 года на доме 13 по улице Кирилкина была открыта мемориальная доска.

**МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА
ГЛАВНОМУ ИНЖЕНЕРУ
ЗАВОДА ЮРИЮ
КОНДРАШОВУ**

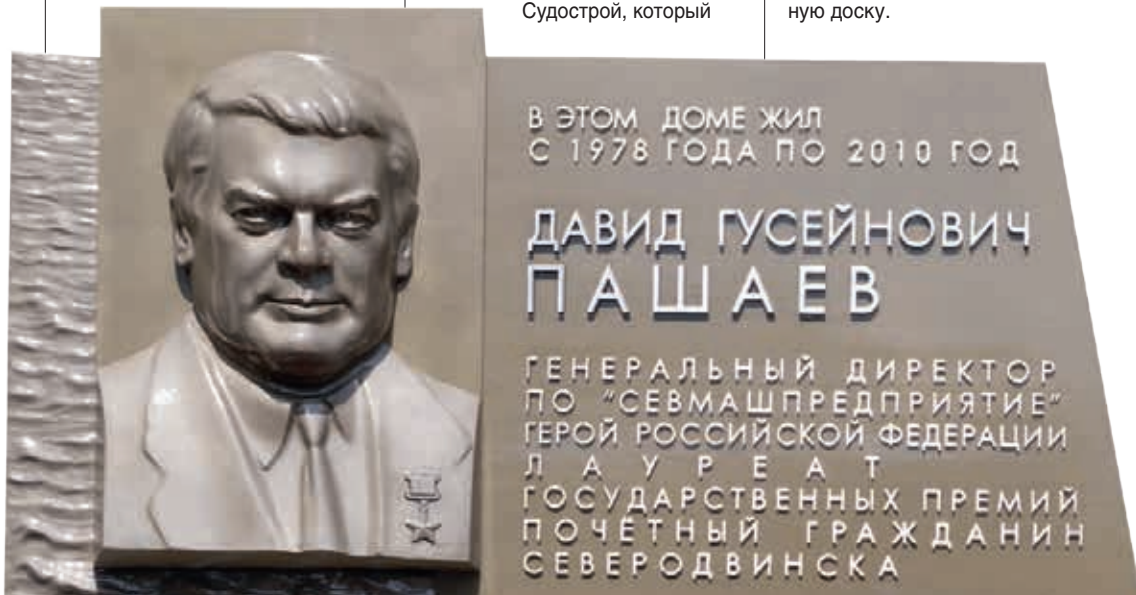
Инженер-кораблестроитель, главный инженер Севмаша с 2004 по 2008 год, трудился на заводе с 1964 года, пройдя путь от помощника мастера до главного инженера предприятия. Более двадцати лет Кондрашов был сдаточным механиком на всех головных заказах каждого проекта. С 1986 по 1997 год руководил всей опытно-конструкторской и научно-исследовательской деятельностью предприятия. Кондрашов внес большой вклад в развитие судостроения. С инициативой увековечения его памяти в Северодвинске выступил Севмаш. 6 мая 2009 года, в день рождения Кондрашова, на фасаде дома 8 по проспекту Ленина торжественно открыли мемориальную доску.

ветеранов города и завода, видевших рождение завода и лично принимавших в этом участие. Он вносил личный вклад в строительство почти всех кораблей, сдававшихся заводом за время его работы. И.С. Бахтин передал городу свою личную библиотеку – уникальное книжное собрание, в котором насчитывается около десяти тысяч томов редких и ценных изданий по литературе и истории Отечества. С инициативой увековечить память И.С. Бахтина выступил Севмаш. 26 августа 2005 года мемориальная доска была торжественно открыта. Она располагается на фасаде дома 13 по проспекту Ленина. Скульптор – Вячеслав Гаврилкин.

Ленина, 6/34, и в вестибюле Института судостроения и морской арктической техники. Последняя отлита на Севмаше по проекту художника и скульптора Савельева. Барельефное изображение Егорова отличается тщательностью исполнения. Автору удалось передать портретное сходство и отметить наиболее характерные черты этого волевого и высокоинтеллектуального человека. Копия мемориальной доски, тоже отлитая на Севмаше, была отправлена в Николаев и установлена в корабельном институте, который в 1931 году окончил Егоров и где преподавал в последние годы жизни.

**МЕМОРИАЛЬНАЯ
ДОСКА ДИРЕКТОРУ
ЗАВОДА ЕВГЕНИЮ
ЕГОРОВУ**

Евгений Егоров – инженер-кораблестроитель, ученый в области подводного судостроения, доктор технических наук, профессор, Герой Социалистического Труда и директор Севмаша. С 1965 года – первый ректор Северодвинского филиала Ленинградского кораблестроительного института. Мемориальные доски с его именем установлены на проспекте



В ЭТОМ ДОМЕ ЖИЛ
С 1978 ГОДА ПО 2010 ГОД
**ДАВИД ГУСЕЙНОВИЧ
ПАШАЕВ**
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
ПО "СЕВМАШПРЕДПРИЯТИЕ"
ГЕРОЙ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЛАУРЕАТ
ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРЕМИЙ
ПОЧЁТНЫЙ ГРАЖДАНИН
СЕВЕРОДВИНСКА



МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ВETERАНУ СЕВМАША НИКОЛАЮ ОРЛОВУ

Инженер-кораблестроитель, почетный ветеран Севмаша, председатель горисполкома Северодвинска, в 1951 году после окончания Горьковского политехнического института им. А. Жданова приехал на Севмаш, где трудился на разных должностях с 1951 по 1961 год и с 1972 по 1998 год. Работая заместителем генерального директора по производству, Орлов внес огромный вклад в развитие предприятия: проводил работу по совершенствованию планирования производства и организации изготовления нестандартного оборудования для вновь строящихся и реконструируемых цехов. В 1961 году Орлов стал председателем горисполкома Северодвинска и проработал на этой должности одиннадцать лет, став в свои 33 года самым молодым руководителем города. Севмаш выступил с инициативой увековечить память Орлова в Северодвинске. 23 ноября 2003 года было принято решение об установлении мемориальной доски на фасаде дома 39 по улице Первомайской.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ДИРЕКТОРУ СЕВМАША ДАВИДУ ПАШАЕВУ

Кораблестроитель, директор Севмаша, президент Государственного российского центра атомного судостроения, Герой России. Давид Гусейнович внес огромный вклад в развитие военного кораблестроения, стоял у истоков Государственного российского центра атомного судостроения. При его непосредственном участии

и под его руководством Севмаш создавал атомные подводные лодки проектов 941, 949, 949А. В тяжелые 90-е годы Давид Гусейнович приложил много усилий для сохранения предприятия и Северодвинска, буквально спас от разрушения всю отрасль атомного подводного кораблестроения России. Мемориальная доска на доме 50/12 по улице Советской была открыта 19 июля 2011 года.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ДИРЕКТОРУ СЕВМАША ГРИГОРИЮ ПРОСЯНКИНУ

Инженер-кораблестроитель, директор Севмаша с 1972 по 1986 год, в Северодвинск приехал в 1943 году, после окончания Николаевского кораблестроительного института. На заводе Просянкин работал мастером, начальником участка, начальником цеха. В 1956 году назначен директором предприятия «Звездочка». В феврале 1972 года стал директором Севмаша и на этой должности проработал до ухода на заслуженный отдых в апреле 1986 года. 6 января 2000 года, в день 80-летия Григория Лазаревича, на доме 10 по проспекту Ленина была открыта мемориальная доска.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОНСТРУКТОРУ НИКОЛАЮ СЕМИХАТОВУ

Под руководством главного конструктора систем управления морских баллистических ракет академика АН СССР и РАН, Героя Социалистического Труда Николая Семихатова создавались системы управления всеми баллистическими ракетами ВМФ, стартовыми с подводных лодок. Николай Александрович тесно сотрудничал с Севмашем по вопросам размещения и эксплуатации систем управления баллистическими ракетами на подводных лодках постройки Севмаша. 21 июня 2007 года на доме 57 по улице Первомайской в память о нем торжественно открыта мемориальная доска.

СЛАВНЫЕ СТРАНИЦЫ

К ЮБИЛЕЮ ПОДВОДНОГО ФЛОТА

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ГЛАВНОМУ ТЕХНОЛОГУ СЕВМАША СЕРГЕЮ СЛЕСАРЕВИЧУ

Будущий главный технолог Севмаша и Герой Социалистического Труда, приехал на завод №402 в 1941 году, после окончания Ленинградского кораблестроительного института. Слесаревич начал свою трудовую деятельность помощником мастера в корпусном цехе. В годы войны работал руководителем технологического бюро. С 1952 года осуществлял руководство всеми технологическими службами завода. Внес большой вклад в наращивание мощностей предприятия для освоения совершенно новых технологий постройки атомных подводных лодок. Был одним из инициаторов применения вычислительной техники в конструкторско-технологической работе, перевооружения предприятия, применения новейших достижений науки и техники, внедрения прогрессивных технологий. Отработав на Севмаше 40 лет, Слесаревич принимал непосредственное участие в строительстве и сдаче всех без исключения кораблей, которые строились на заводе в то время. Мемориальная доска установлена по инициативе Севмаша 21 декабря 2001 года на доме 24/2а по улице Торцева.



МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА ПЕРВОСТРОИТЕЛЮ НИКОЛАЮ ЧЕСНOKOVУ

Первостроитель Северодвинска, ветеран Великой Отечественной войны Герой Советского Союза Николай Чесноков приехал в поселок Судострой в мае 1938 года по комсомольской путевке. В 1939 году был призван в Красную армию. После демо-

билизации старший сержант Чесноков окончил вечернее отделение техникума, долгое время работал мастером, старшим мастером, а потом и начальником участка на заводе №402. В августе 1983 года на доме 24/2а по улице Полярной, в котором жил Чесноков, установлена мемориальная доска в его честь.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЮ ЛЕОНИДУ ШМИГЕЛЬСКОМУ

Инженер-кораблестроитель, историк, краевед Леонид Шмигельский преподавал в Северодвинском судостроительном техникуме. В 1961–1984 годах работал в конструкторском отделе Севмаша. Был руководителем группы, начальником бюро прочного корпуса и прочных конструкций, начальником бюро по расчетам прочности, нагрузкам и теории корабля. Автор более 200 публикаций, посвященных истории северного мореходства и судостроения. 9 ноября 2001 года в одной из аудиторий Северодвинского технического колледжа открыта мемориальная доска в его честь.

МЕМОРИАЛЬНАЯ ДОСКА КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЮ ФЕДОРУ ШУШАРИНУ

Инженер-кораблестроитель, организатор судостроительного производства, участник создания первой атомной подводной лодки «Ленинский комсомол» и последующих поколений, работал на Севмаше с июня 1950 года. С 1981 года главный технолог предприятия, с июля 1988 года – главный инженер. Кроме того, Шушарин – непосредственный участник создания на базе Северодвинского оборонного комплекса Государственного российского центра атомного судостроения, автор многих трудов в области кораблестроения. 20 мая 2010 года в память о нем состоялась церемония открытия мемориальной доски на доме 3 по улице Седова. **ССК**



СЕРГЕЙ ЛЯШЕНКО

Директор департамента технического развития ОСК

Двигательная активность

В последние годы Группой ОСК уверенно наращиваются объемы производства кораблей и судов. Перед нами, как и перед другими отечественными корпорациями, поставлена задача по увеличению доли гражданской продукции в общем портфеле продаж до 50%

Вся продукция корпорации оснащается пропульсивными комплексами различного исполнения в комбинации двигательных систем с силовыми агрегатами в зависимости от проектов.

Сегодня от 50 до 80% комплектующих пропульсивных комплексов зачастую составляют импортные компоненты, производящиеся на территории или по технологиям стран, поддерживающих санкционную политику в отношении России. Это представляет потенциальную угрозу ограничения нашей конкурентоспособности как на внутреннем, так и на внешних рынках. Очевидно, необходимо обеспечить собственную научную и технологическую безопасность в части разработки и производства пропульсив-

ных комплексов, а это возможно только в тесном партнерстве с производителями силовых агрегатов различного типа.

ОСК видит этот процесс как интеграцию на базе Группы ОСК отечественных разработчиков и производителей комплектующих для пропульсивных комплексов, с вовлечением разработчиков и производителей силовых агрегатов. По нашему мнению, такая модель взаимодействия поможет наладить тесный контакт между разработчиками и производителями пропульсивных комплексов и силовых агрегатов, проектантами кораблей и судов, а также научно-исследовательскими организациями.

Одно из основных направлений – поддержание и развитие имеющегося научно-технологического задела головного филиала научно-производственного объединения «Винт» Центра судоремонта «Звездочка» и школы гидродинамики, которая во времена СССР была одной из сильнейших в стране и выполняла функции базового конструкторского бюро отрасли по судовым двигателям. Более чем за 60 лет своего существования школа накопила колоссальный опыт в разработке различных типов пропульсивных комплексов.

Первоочередная задача, которую предстоит решить с помощью интеграции, – совершенствование находящегося в производстве пропульсивных комплексов, повышение их эксплуатационной эффективности и конкурентоспособности на коммерческом рынке.

В развитии направления необходимо сформировать собственный модельный ряд пропульсивных комплексов для всей линейки судов и кораблей, производимых Группой ОСК. Новые комплексы должны иметь высокие эксплуатационные характеристики в сочетании со стоимостью в поставке, не превышающей предложения конкурентов на рынке.

Кроме того, одна из немаловажных задач, требующих решения, – создание собственной сервисной сети по обслуживанию производимых и поставляемых Группой ОСК пропульсивных комплексов. Потенциальный эксплуататор нашей продукции должен быть уверен в качестве приобретенного продукта и сервисном обслуживании по принципу одного окна в случае возникновения каких-либо проблем во время эксплуатации.

Сегодня на рынке эти услуги востребованы именно в комплексе – разработка, изготовление, комплексная поставка и сервисное обслуживание пропульсивных комплексов для всех проектов Группы ОСК и внешних заказчиков.

Центр пропульсивных систем Центра судоремонта «Звездочка» и головной филиал научно-производственного объединения «Винт» располагают собственным портфелем проектов движительных комплексов различной мощности, таких как движительно-рулевые комплексы, винты регулируемого шага, винты фиксированного шага, подруливающие устройства и водометы.

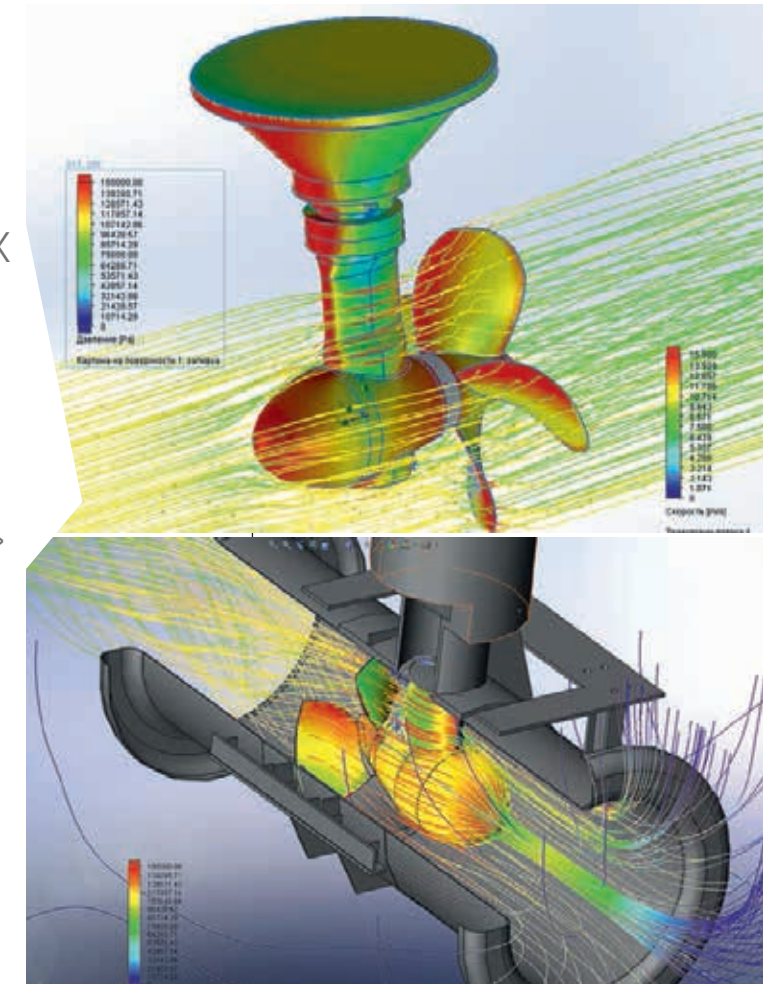
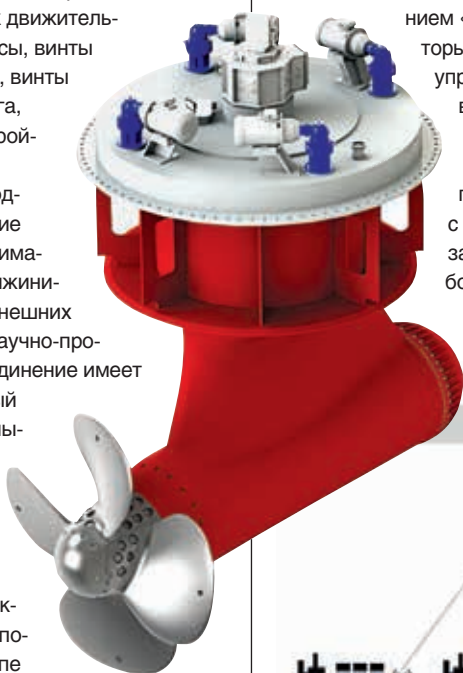
Научно-производственное объединение «Винт» успешно занимается проектами реинжиниринга по запросам внешних заказчиков. Также научно-производственное объединение имеет собственный опытный завод с испытательными бассейнами, специализирующийся на изготовлении опытных образцов и серийно поставляемой продукции. Безусловно, за последние годы в Группе ОСК основная и наиболее оснащенная производственная площадка по производству движителей

В 2019–2020 ГОДАХ ОСК НАМЕРЕНА СОЗДАТЬ ЦЕНТР ПРОДУКТОВОЙ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ С РАБОЧИМ НАЗВАНИЕМ «ОСК-ДВИЖЕНИЕ»

и пропульсивных комплексов большой мощности – центр пропульсивных систем Центра судоремонта «Звездочка». Кроме того, различные предприятия Группы ОСК располагают рядом производств ключевых комплектующих для пропульсивных комплексов.

Отталкиваясь от потребностей рынка и собственных возможностей, в 2019–2020 годах ОСК в партнерстве с разработчиками и производителями

Модель движительно-рулевой колонки с электродвигателем, размещенным в гондоле



дизельных и электрических двигателей намерена создать центр продуктовой специализации с рабочим названием «ОСК-Движение», который консолидировал бы управление имеющимися в группе профильными активами и в качестве системного интегратора, совместно с «двигателистами» занимался бы разработкой, производством,

сервисным обслуживанием и модернизацией пропульсивных комплексов на всех проектах, реализуемых Группой ОСК.

Примеры выполнения гидродинамических расчетов

Основной задачей «ОСК-Движение» станет создание, вывод на рынок и сервисное обслуживание полностью закрывающего внутреннюю потребность страны отечественного модельного ряда пропульсивных комплексов с минимумом импортных комплектующих.

В настоящее время ОСК совместно с Центром судоремонта «Звездочка» инициировала проект консолидации имеющихся в группе производственно-технологических активов, занимающихся разработкой и производством движителей, пропульсивных комплексов и их элементов. **ОСК**

Система сбора и обработки данных

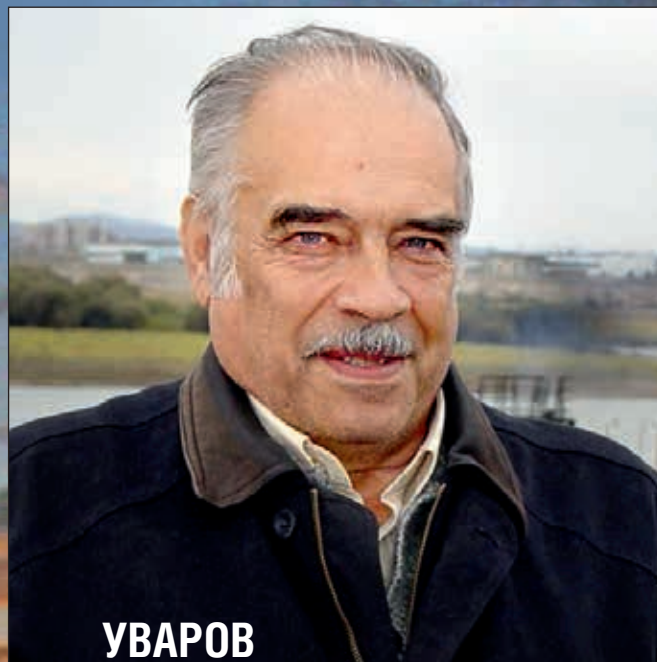
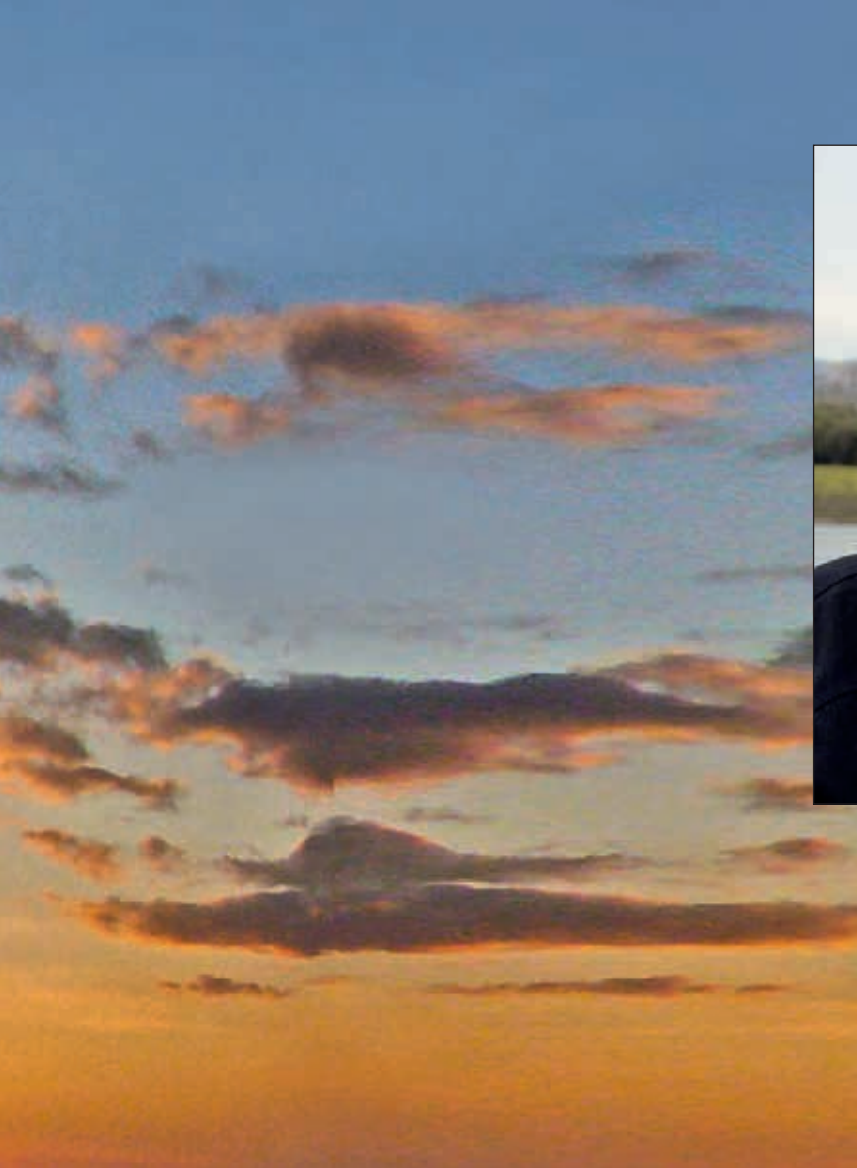


ЗАПИСКИ ОТВЕТСДАТЧИКА

От ответсдатчика зависит все. Даже микроклимат на корабле. Многодневная оторванность от берега заметно обостряет чувства. Стресс – это обычное состояние, можно сказать, рабочее, порой толкающее людей на довольно странные выходки, а порой заставляющее искать что-то для душевного отдохновения

Испытания военных комплексов на корабле – венец всех испытаний, самая его суть, то, ради чего строится подводная лодка, – проводятся в последнюю очередь. Причем для каждого вида корабельного вооружения существует определенная учебная цель, на которой и будет отработан весь процесс: от обнаружения до полного ее «уничтожения».

Построенный военный корабль до полной своей приемки все еще числится как заводской заказ за промышленностью. Это несмотря на то, что на нем уже есть военный экипаж, подчиненный флоту. Но у военных своих задач и вопросов хватает, потому к непринятой лодке отношение на флоте как к неродному ребенку: вроде и жалко, а душа не лежит, руки не доходят. То район в море вовремя не дадут, то нужное сопровождение забудут предоставить, то сделают вид, что вопрос не поняли, и дают план испытаний вчерашнего дня. А время идет. И каждая задержка сказывается на человеческой психике, не говоря уже о сроках.



УВАРОВ Вячеслав Иванович

Однажды ранним осенним утром, когда еще холодное солнце только-только поднялось из-за горизонта, мы вышли в море, чтобы испытать комплекс вооружения, тренируясь на надводной цели, определенной командованием флота как большой противолодочный корабль. Стоим мы в своем районе, ждем-пождем, нет никого: ни большого, ни малого, ни даже среднего. Нервы на пределе, и мысли в голову всякие лезут, вплоть до самых отчаянных и лихих. А под берегом, на мерной миле, проходит необходимые проверки, готовясь к автономному плаванию, самый настоящий боевой противолодочный крейсер с гордым именем «Варяг». С полным набором оружия против нас.

— Ну вот она, цель, — с тоской в голосе произносит один из крупных офицеров-приемщиков, — нам бы с ней с полчаса поработать, обнаружить, навести, бабахнуть...

Просто так сказал, а я возьми по молодости, по горячности да и поддержи разговор. «Что, — говорю, — нам мешает совместными усилиями совершить трудовой подвиг?»

— Так по правилам полагается быть включенными в план боевой подготовки флота. Нет нас там пока...

Ну, думаю: есть мы в плане, нет нас в плане... В конце концов, знают ведь все, что мы находимся в конкретном квадрате моря, что должны испытать комплексы вооружения. Раз так — в чем проблема-то? Радиоэлектроника, акустика в работу включились, охота на «врага» началась. В завершение должно было уйти указание к оружию на изготовку к стрельбе, а самописцы корабельные весь этот процесс бы записали. Для отчета.

Отдохнувший и бодрый комбриг в кителе поверх майки, вышедший в центральный пост проверить, как дела, был очень удивлен, когда в ответ на простой и почти риторич-

Родился 18 августа 1942 года в селе Трусово Курьинского района Алтайского края. Детские годы провел там же, пока после войны отец, кадровый военный, не перевез семью, в которой уже тогда было двое сыновей, на Дальний Восток. Выйдя в запас, Иван Андреевич Уваров работал в Комсомольске-на-Амуре политехническом техникуме, преподавал историю и обществознание. Юный Слава Уваров, окончив семилетку, поступил на механический факультет этого учебного заведения. Проходил плавательскую практику на Амуре, а по специальности работал на Дальзаводе во Владивостоке. Там же, поняв, что «в крови одна солярка», поступил на вечернее отделение Политехнического института им. В. Куйбышева.

В начале 60-х, вернувшись в Комсомольск-на-Амуре, устроился на судозавод (тогда Судостроительный завод им. Ленинского комсомола). Работал мастером, конструктором. Толкового парня заметил главный строитель завода Михаил Соломонович Шахмистер и забрал к себе в отдел. Вскоре Вячеслав Уваров стал работать строителем по механической части, со временем стал заместителем старшего строителя на подводных лодках проекта РТМ, старшим

строителем и ответственным за атомных подводных лодок третьего поколения пр. 971.

Затем был перерыв в работе на Амурском судостроительном заводе, когда Уваров в качестве руководителя группы наблюдения за строительством сухогрузов для Дальневосточного морского пароходства ушел от темы военного подводного кораблестроения, но остался верен Амурскому судостроительному заводу и «подводному братству», щедро делясь опытом, воспоминаниями и чувствами...

Обладавший огромной харизмой и великолепным чувством юмора, замечательный рассказчик, он всегда был душой компании и первым, кто притягивал к себе внимание. Над его рассказами и морскими байками смеялись и печалились, а он, словно огромный столетний дуб, мог укрыть своей кроной всех, кто попадал под его личное обаяние.

Он ушел из жизни 21 февраля 2009 года. Перед самым уходом произнес слова, которые, по сути, стали квинт-эссенцией его жизни: «Я как огромный старый баобаб, с той лишь разницей, что окружен буду до самой смерти наглой молодой порослью, которая растет на моих корнях, питаясь моими жизненными силами».

ческий вопрос услышал: «Да вот, большой противолодочный крейсер атакуем».

– А мы что, добро имеем? – интересуется.

– Никак нет, – докладывают ему.

– Так какого ж...?! – кинулся он на мост и давай командовать «отбой» и другие команды.

А крейсер между тем на своих приборах увидел, что кто-то неизвестный пытается установить «контакт». И, видимо, очень ему это не понравилось, поскольку, развернувшись и взяв курс прямо на нас, задымил и дал в машину «самый полный». Вперед, в атаку на «врага!» А «враг» этот уже всю сигналит ему всеми силами и средствами, что мы, мол, не всерьез, мы свои, ничего такого не хотели. Он, наверное, понял, поскольку свернул с курса и на всех парах ушел вдаль...

Через четверть часа приняли «радио» из штаба флота: немедленно прекратить несанкционированную стрельбу и вернуться на базу. Штабная машина по прибытии увезла офицеров к их командованию объясняться, а мне, ответсдатчику, они потом объяснили, в чем я, мягко говоря, был не прав.

Я и не спорю: в любом деле бывают такие особенности, которые не почерпнешь ни в одной умной книге. Такое впечатывается в сознание только с приобретаемым опытом. На флоте это называется плавательской практикой. А что касается знаний ответсдатчика, то они, получается, должны быть гораздо обширнее, чтобы отвечать за свои поступки и владеть ситуацией на корабле.

НЕЧАЯННАЯ МИШЕНЬ

После злополучной «охоты» на крейсер «Варяг», после того как я набрался опыта и той самой плавательской практики, что предполагает появление у ответсдатчика некоей трезвости в мыслях и ответственности в поступках, в моем сознании прочно укоренилась мысль о том, что проводить испытания корабля можно и своими силами, вовлекая в этот процесс как можно меньше посторонних. А началось все с буксира. На время испытаний кораблю в сопровождение дается какое-либо заводское судно – так положено. В нашем случае это был старенький заводской буксир «Строгий». Вот он-то и стал героем дня.

Как уже случалось раньше, бесполезно прождав цель в своем районе, отчаявшись и обозлившись на весь Тихоокеанский флот и его отцов-командиров, часа четыре уже торчим в своем районе моря, и все отчетливо различают строгий силуэт «Строгого». Совсем рядом.

Ну скажите, какая разница для испытываемых комплексов вооружения корабля, кого им распознавать, ловить в прицел, на кого наводить и в кого стрелять?

Военспецы в принципе никакой разницы не увидели и предложение восприняли даже с некоторым воодушевлени-

ем, заметив при этом, что чем мельче цель, тем сложнее удержать ее в корабельных средствах акустики, наведения и стрельбы. Ведь испытываются-то в конце концов они самые.

«Строгий» мирно и спокойно стоял под бортом корабля и ничего не подозревал об участии, ему уготованной.

А мы между тем готовились к атаке. Вероятно, маневры, нами выполняемые (несколько раз мы всплыли под перископ, потом погрузились), очень встревожили бывалого капитана буксира. Неосведомленный относительно наших планов использовать его кораблик в качестве мишени, от греха подальше подался он в сторону берега. Да шустро так. С его одиннадцатизуловой скоростью до спасительных береговых мелей он добрался бы примерно за час. В наших же планах было поработать с ним не менее двух часов.

Охотились мы за «Строгим» долго, но цель испытаний была-таки достигнута. Отработав на небольшом буксирчике, корабельные системы показали все, на что способны. А задача у них и у спеццов-испытателей была совсем не легкая. Шустрый «Строгий» никак не мог взять в толк, что ему как мишени не следует удирать от корабля, а следует всячески содействовать скорейшему своему «за-топлению». Но, вероятно, именно это обстоятельство и стало интригой, внесло немного разнообразия в тяжелую и напряженную программу испытаний.

«Отстрелявшись» на надводной цели, выполнив тем самым все намеченное и обойдясь без помощи флота, мы вернулись на базу. Уже намного позже, на берегу, в приятельской беседе с капитаном «Строгого» мы вспоминали этот эпизод как один из самых увлекательных и интересных. А капитан честно признался, что мы своей «охотой» на его суденышко изрядную дозу адреналина впрыснули в его спокойно текущую (по его словам) кровь.

Выделенный штабом флота для отработки комплексов вооружения сторожевик пришел в район испытаний через трое суток после того, как его ждали. Дабы не ссориться с флотом, мы повторили все то же самое с ним. Однако небольшой заводской буксир оказал нам значительно большую услугу и поистине спас ситуацию. Не окажись его рядом и не возникни мысль отработать программу испытаний на нем, кто знает, насколько бы затянулся этот процесс. А сроки испытаний всегда поджимали. Как бы там ни было, все получилось, а победителей не судят. И чтоб тебя не обвиняли в излишней инициативности, надо побеждать, иначе ответишь за все, потому как ответсдатчик.

АНВАР САДАТЫЧ И БОРЬБА С ШУМНОСТЬЮ

Подводный корабль – сложнейшее и самое дорогостоящее изобретение военной техники, помимо всего прочего, еще и своеобразный дом, общежитие для большого количества народа. Профессия подводника, военного моряка или специалиста-испытателя тяжела и порой небезопасна. Погружаясь

ЗАВОД И ЦЕХ
СТАНОВЯТСЯ
МЕСТОМ
ПОСТОЯННОГО
ОБИТАНИЯ ТЕХ,
КТО САНТИМЕТР
ЗА САНТИМЕТРОМ
СОЗДАЕТ
КОРАБЛЬ

на глубину во время испытаний, люди, находящиеся в постоянном стрессе и напряжении, связанном с рабочими моментами, вынуждены долгое время, что называется, видеть вокруг себя одно и то же. И одних и тех же людей. Чего греха таить: каждый день как день минувший, и никуда не денешься. А стрессы порой снимаются очень оригинальным способом...

Был на одном сдаваемом корабле начальник электро-механической боевой части латыш Ивар Хугович Пурнис. Презабавнейшая личность, надо вам сказать. Весь такой круглый, крепкий, светловолосый, но, в отличие от природных прибалтов, у которых волосы цвета соломы и очень на нее походят, у этого шевелюра была густая, стрижена коротко и торчала «ежиком». Говорил он плавно, нараспев, но, когда начинал ругаться – хоть в торпедный аппарат от него прячься. Вот как-то у нас с ним не заладилось то ли в работе, то ли в отношениях. Зол я на него сделался, короче говоря.

А на корабле БЧ-5 – одна из самых крупных, и ведают ее представители всей электромеханикой субмарины. Причем неважно, касается это движения, управления кораблем или работы пылесоса в кают-компании. Когда последний не работает – это либо в розетке тока нет, либо он сломан, но за все отвечает электромеханическая боевая часть. Она же бывает крайне необходима и полезна во время отработки некоторых испытательских режимов, а потому войти в доверие и подружиться с ее командиром порой бывает просто производственной необходимостью.

Так вот, случился у меня психологический срыв, виноват в коем был тот самый командир БЧ-5 Ивар Хугович Пурнис. Загнав гнев внутрь себя, чувствую, что долго так не протяну. А тут еще специалист из института им. академика Крылова, специально приехавший для участия в испытаниях, с вопросами пристаёт. «Как, – спрашивает, – обратиться к нашему командиру боевой части?» А я возьми да и скажи: «Анвар Садатыч». Сам не пойму, с чего это египетский правитель, жутко не любивший коммунистов, приклеился к языку. Но слово не воробей...

Пошел крыловский спец к Пурнису и с порога брякнул:

– Здравствуйте, Анвар Садатыч!

Тот, понятно, в лице изменился, да как рявкнет:

– Что?! Вон отсюда!

Специалиста потом долго искали по кораблю. А мне пришлось извиняться перед Пурнисом. Но, удивительное дело, вдоволь насмеявшись со сдаточной командой и военными моряками над дурацкой шуткой, почувствовал, что стало легче. Отлегло от сердца, и с души тяжесть ушла. Ивар Хугович, конечно, разобиделся сначала, но постепенно отошел. А что делать – работа. Каждодневная и тяжелая.

Среди всего прочего испытываемый корабль должен отработать поисковые режимы. Это когда лодка ходит в море, отлаженная и проверенная на шумность в заводских условиях под акустическими буями, а судно-гидрограф ее шумы

записывает. Затем передает сведения, и на корабле начинается борьба с шумами. Так уж случилось, что один из ярких представителей Тихоокеанского флота оказался в момент таких испытаний на моем корабле. Кругом – работы море, все делом заняты, с шумами борются. Он тоже решил от дела не отстать, но его методы и способы борьбы с шумностью были, мягко говоря, несколько своеобразны.

– Вот хожу я, – говорит, – по отсекам на корабле, а настилы подо мной стучат. Хорошо ли это?

– Нет, – отвечаю, – нехорошо.

Он возьми да и впиши этот «дефект» в журнал замечаний! Здрасьте, приехали... Шутки шутками, а в базе пришлось эти настилы резиной склеивать.

В следующий раз, посетивши ватерклозет, отметил он, что деревянная сидуха, пружинно отскакивая, очень сильно стучит по стенке. И этот непорядок он вписал в рабочий журнал замечаний. Устранить – и точка.

– Да ну его к черту! Нам что, заняться больше нечем?! – возмущаются мои мужики. Вон генератор, насосы не так еще шумят, а он тут со своим клозетом.

– Ну нет. Надо так надо.

Предложил уважаемому борцу с шумами: иди, мол, стучай этой крышкой, а мы будем уровень шума замерять.

Туалетов на лодке мало. Вот он засел в одном – крышкой стучит, а народ возмущается, освободить общее помещение требует.

– Тихо, – говорит «шумоборец», – идет режим.

И дальше стучит.

Когда ему это все надоело и он перестал «испытывать», все-таки подошел и спросил:

– Ну как, уровень шума записали?

А я про него, честно говоря, уж и забыл. Тем не менее показали ему кривую записи его шумов. А потом в клозете на стенку приклеили толстый кусок поролона. Сидеть стало не очень удобно, зато деревяшка теперь не стучала, а глухо ударялась в этот оригинальный шумопоглотитель.

КОНТРОЛЬНЫЙ ВЫХОД, ИЛИ «ПОСЫПАЛОСЬ»

Окончание всех дел на лодке называется контрольным выходом. Заказывает его, как правило, адмирал, председатель госкомиссии по приемке корабля. Он же пишет что-то вроде программы, где указывает все, интересующее его светлую голову под фуражкой с золотым крабом. Заводская сдаточная команда в этом мероприятии принимает участие самое минимальное. Поскольку все, что могли, мы уже совершили, на лодке остается минимум специалистов во главе с ответсдатчиком. Делов-то всего ничего: все доделано, окрашено и испытано.

ПОДВОДНЫЙ
КОРАБЛЬ,
ПОМИМО ВСЕГО
ПРОЧЕГО, ЕЩЕ И
СВОЕОБРАЗНЫЙ
ДОМ ДЛЯ
БОЛЬШОГО
КОЛИЧЕСТВА
НАРОДА

Как раз за неделю до Нового года адмирал засобирался в море. Что ж, идем. На лодке порядок, настроение благостное, погода шепчет... Конец декабря выдался на удивление безоблачным. На море полный штиль. Вода в бухте, словно зеркало, отражает солнце, и оно, слепя глаза, играет и пляшет зайчиками на гладком и черном борту корабля.

Однако у бывалых моряков, а особенно у самых суеверных их представителей – подводников, при виде столь умиротворяющей картины возникает подсудное чувство тревоги и тяжесть сердечная. Не зря ведь говорят, что сильно хорошо – это тоже плохо.

Лодка вышла в море, к точке погружения. Командир, осмотревшись, командует: «Погружение под перископ» – и уходит в каюту переодеться. В рубке за себя оставил старпома, и тот прилип к перископу, осматривает горизонт. Минуты через две по корабельной трансляции вся команда (и адмирал в том числе) слышит его будничным и какой-то бесцветным голосом: «Интересно, мимо нас плывет чей-то аварийный буй». Командир, понятно, интересуется: «А что, надписи какие на нем имеются?» «Так я вот и смотрю, товарищ командир, на нем наш бортовой номер и написан», – отвечает старпом.

Через минуту полуодетый командир ворвался в рубку, и тут такое началось! «Турбина – стоп! Боцман, всплытие!» А картинка в перископе и впрямь забавная: наш аварийный буй, как гигантский поплавок во время поклевки, ныряет и выныривает. У меня лично возникло такое впечатление, что он в точности повторяет ритм оборотов винта. Вывод один: незакрепленный кабель буй мотается на винтовые лопасти.

На этом контрольный выход был окончен. Однако то, что стало происходить с лодкой дальше, на морском языке называется «посыпалось». Два заводских буксира дотянули нас до базы, а тут и шторм, и шум, и все ищут виноватого... Потом всякие ЧП стали возникать, а заводская команда их бросалась устранять.

Лодку, однако, сдали в срок. Без фанфар и шампанского 31 декабря адмирал подписал акт окончательной приемки корабля, а я понял одну интересную вещь: что бы на лодке ни произошло, виноватого найти очень просто. Не зря же он ответсдатчиком называется.

ЛУННАЯ ДОРОЖКА В ПОДАРОК

Процесс рождения корабля долгов, труден и порой мучителен. В бесконечной череде рабочих будней тысячи людей, знакомых и незнакомых друг с другом, образованных и не очень, умудренных жизнью и восторженных юнцов, одержимых одной целью: построить, оснастить, вдохнуть жизнь и научить жить автономно многотонную громадину.

Ради этой цели забываются многие радости жизни, завод и цех становятся местом практически постоянного обитания (с перерывом на недолгий домашний сон) тех, кто сантиметр за сантиметром создает корабль.

Современный подводный корабль – это воплощение совершенной инженерной мысли. Все самое передовое и технически совершенное из области науки присутствует здесь. Рассказывают, что наш прославленный земляк, летчик-космонавт Валерий Рюмин, во время своего визита побывавший на одном из строящихся заказов, был поражен уникальностью подлодок и произнес фразу, надолго запечатлевшуюся в памяти амурских судостроителей: «То, что вы строите, поистине фантастично. Как полет в космос, который для меня ныне реальность, был когда-то фантастикой. Вы же пошли дальше: вы заставили космический корабль плавать под водой...»

Не боги горшки обжигают, и корабли строят люди. Старшего строителя на заказе можно сравнить с дирижером оркестра, который обязан знать партию каждого музыкального инструмента и то, в какой момент каждый из них должен зазвучать, чтобы, пополнившись новым звучанием, многоголосье оркестра рисовало в воображении слушателей цельную и красочную картину симфонического произведения. Обязанность старшего строителя – добиться максимально ровного продвижения работ на строительстве, без опережений или отставаний на отдельных участках. Для этого надо знать весь корабль, каждую «партию», каждый «инструмент». Такому не учат за партией. Это приходит с каждой новой построенной и сданной лодкой. С ворохом закрытых построечных и швартовых удостоверений, которые, как партитура, ложатся на рабочий стол «дирижера» корабельной симфонии...

Из цеха корабль вывели 15 апреля. По всем выкладкам срок из области фантастики. На Амуре в это время обычно еще идет шуга. Степень готовности корабля к испытаниям в море была самой что ни на есть подбавочной, поэтому уже в двадцатых числах июня мы первый раз вышли в отведенный для испытаний район моря. Закончились ходовые испытания в двадцатых числах декабря, и за весь этот период в базе корабль простоял не более трех дней. Просто чистый, показательный пример того, что испытания корабля проходили все технологически отведенное для этого процесса время. И это время – твое. Бывший старший строитель заказа, теперь назначенный приказом директора предприятия ответсдатчиком построенного корабля, в море ты один принимаешь решения и берешь ответственность на себя. Сам не замечая как, становишься «автором произведения», и, подобно ему, в финале ждут тебя либо освищение, либо лавры победителя, премия и отпуск.

Отлично сделанный и сданный без напряжения корабль – просто мечта. Впрочем, без напряжения не получается. С тобой на испытаниях заводская сдаточная команда – свыше ста человек спецов высочайшего класса. Ты сам выбираешь тех, с кем пойдешь в море, да и они тоже выбирают тебя. Получается как в песне: «Кто ошибется, кто угадает...».

СТАРШЕГО
СТРОИТЕЛЯ НА
ЗАКАЗЕ МОЖНО
СРАВНИТЬ
С ДИРИЖЕРОМ
ОРКЕСТРА,
КОТОРЫЙ ОБЯЗАН
ЗНАТЬ ПАРТИЮ
КАЖДОГО

Испытательский хлеб солон от пота, черен от грязи и вязнет на зубах рутинной однообразных суток. Кто-то шутит: консервная банка, и вы в ней – селедки. Действительно, народу в море на испытаниях – битком. В очереди в туалет можно стоять целый день.

Однако бесполезных пассажиров на корабле нет, ибо каждый занят своим делом и каждому оно найдется. Нецелесообразно, поверьте, оставить на берегу специалиста, чтобы потом, случись что, ломать программу испытаний, мчаться за ним в базу, возвращаться назад, в море. Никто из ребят не ропщет, не требует отдельной каюты и восьмичасового рабочего дня. А бунты в море подавляются жестко и беспощадно: списание на берег и исключение из списка сдаточной команды. В итоге «бунтарь» теряет ни много, ни мало, а треть, а то и половину того, что зарабатывает на берегу за год. Да черт возьми, не в деньгах дело...

Известно, что космонавтов перед полетом долго проверяют на психологическую совместимость. Существует масса тестов, методик и схем, по которым можно создать в высшей степени комфортный коллектив. Но вот будет ли он работоспособным? Сумеет ли, следуя методикам, следовать за чистотой отношений, одновременно занимаясь тяжелым трудом? Причем труд этот тяжел как физически, так и интеллектуально: иногда причина непонимания неисправности становится отправной точкой умственного перенапряжения.

Никто никогда не формировал сдаточную команду по принципу психологической совместимости, предпочтительнее была профессиональная. Вот уж поистине: «если радость на всех одна – на всех и беда одна». В замкнутом пространстве, когда день прошедший похож на день сегодняшний, когда порой теряешь вовсе счет суткам, живя не по часам, а по периодам времени, отведенным программой испытаний для твоей работы, когда вокруг тебя одни и те же, уже порядком надоевшие лица и ответсдатчик, возомнивший себя Господом Богом на корабле...


Я заметил, как внимательно, а иногда с жадностью, читают ребята мои всевозможные приказы и объявления, которые я время от времени вывешиваю на доске приказов. Как они скучают без обычного берегового явления – газет. Кому-то в голову пришло выпустить в море рукописную стенгазету под поэтическим названием «Не в жилу». Это не в смысле быта, а в смысле электрокабеля. Всякий выпуск этой газеты сопровождался ажиотажем, чтобы прочесть ее – очередь занимали. Здоровый дружный хохот взрослых мужчин на какое-то время превращал их в пацанов, смеющихся над старшим механиком («дедом») или импозантным даже в море ответсдатчиком.

Иногда случалось нечто необъяснимое, просто чудесное. Вдруг откуда ни возьмись по корабельным отсекам разлетались крошечные юркие птички размером чуть больше мухи. Поначалу мы их и приняли за мух, но, приглядевшись, кто-то распознал в них японских мухоловок. Их появление на лодке было воспринято с детской почти непосредственностью...

Сдаваемый корабль – все еще собственность завода, но с момента спуска его со стапелей на нем начинается обживать, обучать команду корабельная. Командир будущего военного корабля в процессе испытаний лицо отнюдь не второстепенное. Иногда (а чаще всегда) от его установки на сотрудничество, взаимопонимание и ровные отношения с ответсдатчиком зависит успех всего испытательского дела. Взаимоотношения командира, человека военного, ограниченного уставными нормами, и ответсдатчика – человека «вольного» и немножко самодура, лежат в основе не только рабочего процесса. Тепло и человечность по отношению друг к другу эти люди проявляют не стесняются, а рабочие конфликты и недопонимания проходят, как правило, без обострений.

На одной из моих лодок был командиром Сережа Голобоков. Сергей Анатольевич Голобоков, капитан I ранга. Как-то раз шли мы в надводном положении, переходили из одного района моря в другой. В это время командир обязан быть в рубке вместе с сигнальщиком или штурманом (для снятия штурманской обсервации, если дело происходит ночью). Единственное штатское лицо, допускаемое в командирскую рубку, – ответсдатчик. Так вот, получаю от командира приглашение подняться к нему как можно скорее. Поднимаюсь, полной грудью вдыхаю свежий морской воздух и слышу приглушенный, будто боящийся кого-то спугнуть, голос Сергея Анатольевича: «Смотри», – показывает он куда-то вперед. А впереди лодки – огромная водяная гора, белый бурун, вздыбленный гладким тупым носом многотонной субмарины. По обе стороны этой горы – два водопада из морской воды. И вдруг... Что за наваждение? На самой границе вздыбленного моря, там, куда не долетают брызги, стоит не шелхнувшись... серая цапля. Поджав ногу, как стойкий оловянный солдатик, отдыхает на черной «спине» морского чудовища. Как ее занесло сюда?..

Самое яркое и самое дорогое воспоминание о Голобокове связано у меня с его необычным подарком на мой день рождения. Случается, что дни рождения выпадают как раз на период испытаний. А что подарить человеку в открытом море? Только то, что невозможно найти на берегу и что трудно будет забыть...

Мы работали в режиме всплытия. Командир, как положено, в рубке, я ушел отдыхать в свою каюту, похожую на шкаф. Вдруг вызывает меня командир, слышу, отдает какие-то команды. Потом поворачивается ко мне и говорит: «На день рождения дарят подарки. Я хочу подарить тебе это...» Я взглянул – и, честное слово, сердце замерло от восторга... Командир развернул лодку и поставил ее так, что она уперлась своим тупым блестящим носом прямо в начало золотистой дорожки, высланной висящей над горизонтом безукоризненно круглой Луной. Без единого всплеска моря лежала эта лунная дорожка на черном бархате воды. «С днем рождения, товарищ ответсдатчик», – улыбаясь, произнес капитан I ранга. 

НИКТО НИКОГДА НЕ ФОРМИРОВАЛ СДАТОЧНУЮ КОМАНДУ ПО ПРИНЦИПУ ПСИХОЛОГИЧЕСКОЙ СОВМЕСТИМОСТИ

Подготовила Марина Радаева



▲
| Стратегическая сессия топ-менеджмента АО «ОСК» и обществ Группы ОСК

КОРПОРАТИВНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ **ОСК**

Чтобы эффективно внедрять современные технологии в судостроительной отрасли, создавать новые продукты в рамках программы диверсификации и повышать эффективность системы управления корпорацией, необходимо вести системную работу по подготовке и повышению квалификации персонала. На решении этих задач и сосредоточится драйвер внутрикорпоративной подготовки кадров – корпоративный университет ОСК



ЭДУАРД БОБРИЦКИЙ
 Директор департамента управления персоналом ОСК

ПЛОЩАДКА ЛУЧШИХ ПРАКТИК

Деятельность корпоративного университета ОСК предполагает тесную взаимосвязь с внешними образовательными структурами: вузами, колледжами, учебными центрами и корпоративными университетами других организаций. Он станет площадкой, объединяющей лучшие практики в области обучения и развития персонала. Для формирования и реализации образовательных программ, способных адаптировать теорию и практику к потребностям производства, будут привлечены как эксперты-практики из судостроительной и других отраслей промышленности, так и преподаватели ведущих технических вузов.

При этом немаловажно параллельно формировать внутри корпорации так называемые центры компетенций по ключевым и наиболее критичным областям знаний, таким как производственное планирование, диверсификация, модернизация продуктового ряда, освоение новых изделий, оптимизация линеек выпускаемой продукции, новые материалы и технологии в судостроении, а также развитие системы послепродажного обслуживания и сервиса.

С учетом широкой географии предприятий корпорации, а также высокой производственной загрузки персонала планируется создание системы дистанционного обучения. Будут разработаны учебные курсы, позволяющие обеспечивать внедрение новых технологий и реализацию стратегии корпорации, поддерживать управленческие решения, а кроме того, транслировать ценности и корпоративную культуру ОСК. Планируется создание учебных курсов по таким

В этом году планируется запустить сразу три программы. Первая, «Бизнес-диверсификация», будет направлена на формирование компетенций по выводу на рынок новых изделий и созданию центров продуктовой специализации. Вторая, под названием «Школа производственного менеджмента», предполагает два направления: выстраивание бизнес-процесса производства в обществах Группы ОСК и повышение качества реализации управленческих функций на линейном уровне. И наконец третья программа, «Авангард», будет направлена на формирование

системного представления об управлении высокотехнологичной корпорацией в аспекте всех бизнес-процессов с учетом цифровой трансформации.

Программы подготовки будут строиться на основе приоритетных управленческих задач, которые поставлены руководством корпорации. Решать эти задачи предстоит командам кадрового резерва – специально отобраным специалистам, от которых руководство корпорации ожидает проектных предложений и эффективных действий по осуществлению организационно-технической трансформации корпорации и выстраиванию системы управления, обеспечивающей развитие портфеля продуктов и услуг.



▲
Победители образовательного профориентационного проекта «Царь-плотник» в МВДЦ «Артек», 2018 г.

темам, как «Управление жизненным циклом изделия», «Системный инжиниринг», «Управление распределенной верфью», «Инструменты производственной системы», «Аддитивные технологии в судостроении» и т.п.

Таким образом, планируется обеспечить решение приоритетных стратегических задач силами инженерных и управленческих кадров, а также подготовить руководителей и кадровый резерв, нацеленный на достижение технического и технологического прорыва в отрасли.

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КОРАБЕЛОВ

Корпоративная система подготовки кадров – это элемент системы непрерывного образования по модели школа – сууз – вуз – предприятие, которая предполагает тесное взаимодействие учебных заведений и корпорации на всех этапах подготовки специалиста.

ОСК активно проводит профориентационную работу. Сотрудники корпорации рассказывают подрастающему поколению о профессии корабеля еще со школьной скамьи, что позволяет вовлечь и удерживать интерес ребят к отрасли.

Например, предприятия ОСК участвуют в социально-просветительском



▲
Победители образовательного профориентационного проекта «Царь-плотник» в 2017 г.

проекте – конкурсе «Царь-плотник». В нем соревнуются подростки: дети и внуки работников наших верфей и конструкторских бюро, нахимовцы и кадеты. Это целый комплекс профориентационных мероприятий, обучающих тренингов, викторин. Главным призом становится путешествие на самом настоящем паруснике.

Специалисты предприятий ОСК проводят для ребят профориентационные занятия, экскурсии на производство, активно участвуют во всероссийской акции «Неделя без турникетов». ОСК поддерживает учреждения дополнительного образования технической направленности: кружки судомоделирования и робототехники. Корпорация также является партнером федеральных конкурсов и олимпиад для школьников, в том числе многопрофильной инженерной олимпиады «Звезда». Кроме того, для студентов

и молодых специалистов в ОСК проводятся профессиональные форумы и научные конференции, а также ежегодный инженерно-управленческий конкурс «Вместе мы – будущее», направленный на формирование молодежного кадрового резерва корпорации.


Важный проект в плане развития профессиональных компетенций – корпоративный чемпионат по стандартам Worldskills (в этом движении ОСК участвует с 2015 года). В прошлом году вдвое увеличилось количество участников и экспертов, впервые проведены соревнования по пяти компетенциям, в том числе по вновь разработанной – «сборка корпусов металлических судов».

Для молодых инженеров в рамках форума «Инженеры будущего» в 2018 году впервые был организован судостроительный факультет, включающий в себя специальную программу подготовки и работу над актуальными для корпорации задачами: развитие производственной системы, перспективы внедрения и развития PLM-, PDM-систем, управление жизненным циклом изделия, создание единого информационного пространства на предприятиях судостроительной отрасли – и другими.

Отмечу, что на период до 2022 года на предприятиях корпорации сохраняется суммарная потребность примерно в 1150 выпускниках инженерной направленности. В настоящее время по программе целевой подготовки в вузах России обучаются более 900 студентов, которые придут на работу на предприятия ОСК.

IV ежегодная конференция по управлению
человеческим капиталом
обществ Группы ОСК

На наших предприятиях ежегодно проходят практику более 3000 студентов системы высшего и среднего профессионального образования, в том числе около 900 учащихся выпускных курсов. Немаловажную роль в подготовке квалифицированных специалистов и отборе лучших из лучших играют базовые кафедры. Десять таких кафедр открыто ОСК совместно с различными вузами.

Многие крупные российские организации, такие как «Росатом», «Сбербанк России», «Российские железные дороги», уже имеют свои корпоративные университеты и академии. Идея постоянного обучения сотрудников внутри самой компании в соответствии с ее собственным видением и стратегическими целями развития становится все более популярной, и это неслучайно. Мы уверены, что системный подход к подготовке персонала позволит эффективно внедрять организационные изменения и способствовать повышению конкурентоспособности корпорации. 

Соревнование по компетенции «Инженерный дизайн CAD (САПР)»
в рамках открытого корпоративного (отраслевого) чемпионата
профессионального мастерства по стандартам Worldskills
работников обществ Группы ОСК



Защита проектов по управлению жизненным циклом в рамках
открытого корпоративного (отраслевого) чемпионата
профессионального мастерства по стандартам Worldskills
работников обществ Группы ОСК





Опыт на службе судостроению

Президент ОСК Алексей Рахманов провел в Санкт-Петербурге заседание Совета старейшин. Совет, созданный в 2015 году, объединяет опытных профессионалов, внесших значительный личный вклад в развитие отрасли и сформировавших современный профиль российского судостроения

Среди тех, чьи имена вписаны в историю российского судостроения особое место занимают Герои России Игорь Дмитриевич Спасский, Владимир Леонидович Александров и Юрий Михайлович Коновалов. Многие поколения корабелов помнят и знают Юрия Николаевича Кормилицина, Олега Борисовича Шуляковского, Александра Васильевича Шляхтенко, Владимира Евгеньевича Юхнина, Георгия Александровича Порядина.

Встреча прошла на Северной верфи с участием директора предприятия Игоря Пономарева. Открывая заседание, Алексей Рахманов отметил, что ОСК удалось справиться с доставшимися в наследство долгостроями, однако вопрос исполнения контрактных обязательств как в сфере гособоронзаказа, так и в гражданских проектах остается приоритетным для корпорации. Во многом проблемы связаны с несовершенством тендерных процедур и задержками в поставках оборудования.

«В качестве одного из вариантов решения этой проблемы мы рассматриваем создание панели поставщиков ОСК для гражданского судостроения и перечня гарантирующих поставщиков для гособоронзаказа. Это не что иное, как предквалификация. Мы не провидцы, поэтому будем постоянно мониторить работу поставщиков, создавать базу данных», – заявил Алексей Рахманов. По его словам, это позволит избежать появления посредников, которые ничего не производят и чья работа вызывает много вопросов. Другим вариантом разрешения сложившейся ситуации может быть проведение тендера на этапе подготовки технического проекта вместе с конструкторским бюро и заводом. По его итогам список победителей передается заводу для кон-

трактации, по сути, на безальтернативной основе. «Но каждый раз переделывать чертежи и тратить полтора года из-за того, что выбрали не тех, – это катастрофическая история, которая будет съедать невероятное количество времени и денег. Как выходящий из этого?» – обратился Алексей Рахманов к участникам встречи.

Олег Борисович Шуляковский привел в пример советский опыт гособоронзаказа, который, продемонстрировал свою эффективность. «Ничего принципиально не решить, если не поменять принцип: никаких тендеров. Поставщики – это ответственность бюро-проектанта, которое должно разобраться, сделать хороший анализ их реального состояния и закрепить поставщиков за конкретным оборудованием», – заявил Шуляковский. Его поддержали Юрий Николаевич Кормилицин и Игорь Александрович Пашкевич, который также отметил важность участия в этой работе Военно-морского флота как главного заказчика. Леонид Герасимович Грабовец обозначил актуальную для отрасли проблему отсутствия надежных поставщиков по ключевым позициям, в том числе поставщиков двигателей и клапанов. По мнению Алексея Рахманова, решением здесь может стать программа модернизации машиностроения, подготовка которой ведется в настоящем время, и появление на рынке «национального чемпиона» в двигателестроении. Кроме того, президент ОСК рассказал о планах корпорации по созданию Центра пропульсивных технологий.

Участники также обсудили подготовку специалистов для судостроительной отрасли. «При всем богатстве заказов мы столкнулись с проблемой нехватки профессиональных кадров», – отметил президент ОСК. По словам Алексея Рахманова, нужно пересмотреть подход к обучению студентов-инженеров и вернуться к традиционной модели подготовки специалистов с последующей специализацией – в научных исследованиях, конструкторских бюро или на производстве. Члены Совета старейшин выразили поддержку этому предложению, указав на определяющее значение человеческого фактора и персональную ответственность за результаты работы предприятия. В подтверждение этого тезиса Алексей Рахманов привел последний опыт завода «Красное Сормово», где команда специалистов в области бережливого производства за год без дополнительных инвестиций увеличила производство пароходов с девяти до пятнадцати, убрав всю неэффективность.

В завершение встречи президент ОСК поблагодарил членов Совета старейшин за неформальное и предметное обсуждение и вручил им памятные юбилейные монеты «350-летие отечественного государственного судостроения», выпущенные Банком России по инициативе ОСК. Также в этот день Алексей Рахманов принял участие в совещании под руководством заместителя министра обороны Российской Федерации Алексея Криворучко по вопросам исполнения гособоронзаказа. [ОСК](#)



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ



СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

12 ЛЕТ

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

ДАТА ОБРАЗОВАНИЯ:

УЧРЕЖДЕНА В СООТВЕТСТВИИ С УКАЗОМ ПРЕЗИДЕНТА РОССИИ 21.03.2007



АДМИРАЛТЕЙСКИЕ
ВЕРФИ

[315 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
05.11.1704



ПРОЛЕТАРСКИЙ
ЗАВОД

[193 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
07.09.1826



ЗАВОД
«КРАСНОЕ СОРМОВО»

[170 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
21.07.1849



СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ
МОРСКОЙ ЗАВОД
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА
«ЗВЕЗДОЧКА»)

[236 ЛЕТ]

ДАТА ОБРАЗОВАНИЯ: 14.06.1783



БАЛТИЙСКИЙ
ЗАВОД

[163 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
26.05.1856



КРОНШТАДТСКИЙ
МОРСКОЙ ЗАВОД

[161 ГОД]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
04.03.1858



ЦЕНТРАЛЬНОЕ
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
МОРСКОЙ ТЕХНИКИ
«РУБИН»

[118 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
04.01.1901



СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД

[107 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
17.07.1912



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД
«СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»

[107 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
14.11.1912



10-й ОРДЕНА ТРУДОВОГО
КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

[84 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
20.08.1935



АМУРСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД

[83 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
01.07.1936



ПО «СЕВЕРНОЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ»

[80 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
21.12.1939



33-й
СУДОРЕМОНТНЫЙ
ЗАВОД

[74 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
14.06.1945



ПРИБАЛТИЙСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
«ЯНТАРЬ»

[74 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
08.07.1945



ВЫБОРГСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД

[71 ГОД]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
12.11.1948



ХАБАРОВСКИЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

[66 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
29.06.1953



ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА
«ЗВЕЗДОЧКА»

[65 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
01.07.1954



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД «ЛОТОС»

[33 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
06.02.1986



СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
«КРАСНАЯ КУЗНИЦА»
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[326 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
06.09.1693



АСТРАХАНСКОЕ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПО

[12 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
15.05.2007



35-й СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[81 ГОД]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
11.10.1938

СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД «НЕРПА»
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[55 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
14.02.1964

АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[27 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
28.06.1992

5-й СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[75 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
23.10.1944

ОПЫТНЫЙ ЗАВОД «ВЕГА»
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[52 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
18.09.1967

НПО «ВИНТ»
(ФИЛИАЛ ЦЕНТРА СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»)

[73 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
16.10.1946

ЦЕНТРАЛЬНОЕ МОРСКОЕ
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «АЛМАЗ»

[70 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
22.10.1949

СЕВЕРНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
«АРКТИКА»

[67 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
22.04.1952

СВЕТЛОВСКОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ «ЭРА»

[50 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
01.01.1969

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОЕ МОРСКОЕ
БЮРО МАШИНОСТРОЕНИЯ «МАЛАХИТ»

[71 ГОД]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
07.04.1948

НЕВСКОЕ
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО

[88 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
18.01.1931

СЕВЕРНОЕ
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО

[73 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
22.04.1946

ЦЕНТРАЛЬНОЕ
КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО «ОСК-АЙСБЕРГ»

[7 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
03.05.2012

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ
ПРОЕКТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО «ОНЕГА»

[44 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
01.01.1975

КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
«РУБИН-СЕВЕР»

[41 ГОД]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
06.06.1978

ЦЕНТРАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
«КОРАЛЛ»

[54 ГОДА]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
31.03.1965

КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО
«ВЫМПЕЛ»

[89 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
18.07.1930

ВОЛГО-КАСПИЙСКОЕ
ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО

[14 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
26.10.2005

СПЕЦИАЛЬНОЕ КОНСТРУКТОРСКО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ
БЮРО ПО ЭЛЕКТРОХИМИИ С ОПЫТНЫМ ЗАВОДОМ (СКТБЗ)

[77 ЛЕТ]

ДАТА
ОБРАЗОВАНИЯ:
07.04.1942