

ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ
КОРПОРАЦИИ
№2 2023

ОСК

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



ПАССАЖИРСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

ПЕРВЫЙ
НИЖЕГОРОДСКИЙ
КРАБОЛОВ-ПРОЦЕССОР

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 6

«КРАСНАЯ КУЗНИЦА»
КОЛЫБЕЛЬ МОРСКОЙ
ГВАРДИИ РОССИИ

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 24

СТРЕМИМСЯ ВПЕРЕД!
КРОНШТАДТСКОМУ
МОРСКОМУ ЗАВОДУ 165

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 33

ЖУРНАЛ АО «ОСК».

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

www.aosk.ru

В оформлении номера использованы иллюстрации из архивов Объединенной судостроительной корпорации и входящих в ее состав обществ, kremlin.ru, Министерства обороны, Министерства промышленности и торговли, Музея истории Санкт-Петербурга.

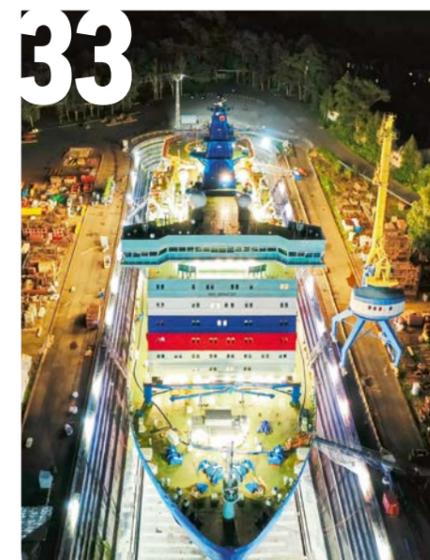
На обложке: Навигация 2023 года стала первой для построенного в Астрахани пассажирского судна «Золотое кольцо». Фото предоставлено круизной компанией «ГАМА».



Краболов-процессор «Вайгач» проекта КСП01, построенный заводом «Красное Сормово», проходит финальную достройку на Выборгском судостроительном заводе (оба предприятия входят в ОСК)

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ РЕДАКЦИИ	2
ФОТОРЕПОРТАЖ ОСК НА ВЫСТАВКЕ НЕВА 2023	4
ПЕРВЫЙ НИЖЕГОРОДСКИЙ КРАБОЛОВ-ПРОЦЕССОР	6
«КРАСНОЕ СОРМОВО», ИНТЕРВЬЮ С МИХАИЛОМ ПЕРШИНОМ	8
ИНТЕРВЬЮ С ГЕНДИРЕКТОРОМ ЮЦСС АНАТОЛИЕМ МИШАНОВЫМ	12
ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ	16
«СОТАЛИЯ» И «ИНИЯ»	18
СЕМЬ ВОПРОСОВ О ПРОЕКТЕ 00840 «КАРЕЛИЯ»	22
«КРАСНАЯ КУЗНИЦА» – КОЛЫБЕЛЬ МОРСКОЙ ГВАРДИИ РОССИИ	24
СОТРУДНИЧЕСТВО ВО СЛАВУ РОССИЙСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА	29
ПРЫЖОК В ТЕМНОТУ: МИССИЯ ВЫПОЛНЕНА	31
КРОНШТАДТСКОМУ МОРСКОМУ ЗАВОДУ 165	33
ВЕЗЕНИЕ ВИЛЬКИЦКОГО: ПОКОРЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	38
ИСТОРИЧЕСКИЙ ФОРУМ «ГЕРОИ ОТЕЧЕСТВА»	40
ЧЕМ ФЛОТ ОБЯЗАН КОНСТАНТИНУ НИКОЛАЕВИЧУ РОМАНОВУ	41
VIII СПАРТАКИАДА ОСК	44
ОБЗОР ВЫСТАВКИ «МАЛОМЕРНОЕ И МАЛОТОННАЖНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ»	48
РОМАНТИКА ИНЖЕНЕРНЫХ ПРОФЕССИЙ	50
РЕКОРДЫ ОСК В СОСТЯЗАНИИ КОРПОРАТИВНЫХ МУЗЕЕВ	52





ОСК НА ВЫСТАВКЕ «НЕВА 2023»

Объединенная судостроительная корпорация представила крупнейшую экспозицию гражданской продукции и приняла участие в деловой программе 17-й Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА 2023».

Первый заместитель генерального директора АО «ОСК» Андрей Бузинов и статс-секретарь – заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов на стенде ОСК.





КРОНШТАДТ, 1 СЕНТЯБРЯ

Универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Урал» покинул достроечную набережную Балтийского завода и встал в сухой док имени Велешинского на Кронштадтском морском заводе.

Согласно гарантийным обязательствам, запланирован осмотр подводной части корпуса, донно-бортовой арматуры и винто-рулевого комплекса ледокола, по его результатам будут проведены необходимые работы, в том числе окраска подводной части корпуса и восстановление маркировки.

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача – обеспечения круглогодичной навигации в Западном районе Арктики. Судно способно преодолевать ледовые преграды толщиной до 3-х метров.



КРОНШТАДТ, 21 ИЮЛЯ

Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов посетил центр морской робототехники «ЦКБ МТ «Рубин» в Кронштадте.

Производственная площадка рассчитана на одновременную сборку нескольких сверхтяжелых, тяжелых, средних и малых подводных аппаратов. О работе подразделения губернатору рассказал генеральный директор АО «ЦКБ МТ «Рубин» Игорь Вильнит.



АНАПА, 5 АВГУСТА

Новое морское пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М» проекта 23160, построенное на судостроительном заводе «Вымпел», вышло в регулярный рейс морского пассажирского сообщения между Анапой и Геленджиком.

Маршрут, связывающий Анапу по морю с другими курортами, возобновляется после длительного перерыва. Судно, выходящее на линию, было заложено на «Вымпеле» в декабре 2017 года, спущено на воду 13 августа 2019 года.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 28 СЕНТЯБРЯ

Председатель совета директоров ОСК Андрей Костин, генеральный директор ОСК Андрей Пучков и руководители петербургских предприятий корпорации обсудили производственные программы и возможности по повышению эффективности.

«Президент поставил задачу финансового оздоровления и повышения эффективности ОСК, и это требует детального анализа деятельности каждого предприятия в периметре корпорации», – отметил председатель совета директоров АО «ОСК» Андрей Костин.

Руководители ОСК обсудили ход строительства больших морозильных рыболовных траулеров, надводных и подводных кораблей, а также пообщались с работниками верфей и ответили на ряд вопросов, касающихся планов развития корпорации.

«У каждого из предприятий ОСК в Санкт-Петербурге насыщенная производственная программа. У них достаточно резервов для наращивания эффективности», – подчеркнул генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 14 АВГУСТА

14 августа Балтийский завод начал строительство нового атомного ледокола проекта 22220. Судостроители приступили к раскрою специализированной стали для корпуса будущего ледокола на станках плазменной резки в корпусообрабатывающем цехе завода в присутствии представителей заказчика (ФГУП «Атомфлот») и Российского морского регистра судоходства. Пятый серийный атомоход станет шестым в линейке атомных ледоколов проекта, построенных на Балтийском заводе.

«Продолжение строительства серии гарантирует стабильное развитие Балтийского завода, обеспечив предприятие заказами до 2030 года. Это даст возможность провести модернизацию производства и увеличить число рабочих мест, что важно для завода и экономики региона, особенно в настоящее время», – рассказал генеральный директор Балтийского завода Юрий Гордиенков.



АСТРАХАНЬ, 29 АВГУСТА

Состоялась технологическая операция по перегону пассажирского круизного судна проекта PV300VD «Петр Великий» с акватории судостроительного завода «Лотос» на АСПО (производственный дивизион Южного центра судостроения и судоремонта, входящий в состав ОСК). Круизный лайнер прошел по реке Волге с заходом в Городской рукав и пришвартовался в Золотом затоне на достроечной набережной завода АСПО.

«Основная строительная фаза завершена на верфи «Лотос». Судно готово к ходовым испытаниям. Проверка судовых систем будет проходить в несколько этапов и продлится до декабря этого года. Стоит отметить, что лайнер на полном ходу. Все пусконаладочные работы завершены. С точки зрения логистических операций, нахождения складов с мебелью и экономических показателей АСПО более удобная площадка для достройки и испытания судна», – отметил генеральный директор ЮЦСС Анатолий Мишанов.



АСТРАХАНЬ, 4 ИЮЛЯ

На производственной площадке АСПО Южного центра судостроения и состоялась церемония подписания приемо-передаточного акта и подъема флага на борту танкера-химовоза проекта 00216М «Сергей Львов».

«Благодаря многим поколениям астраханских корабелов, регион является центром судостроения и судоремонта на юге России. В сегодняшних реалиях стоят важные задачи по сохранению стабильной работы флота, развитию инфраструктуры и новых логистических схем для наращивания грузоперевозок по МТК «Север-Юг». Уверен, что все задачи будут выполнены», – отметил губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин в приветственном слове.



КАЛИНИНГРАД, 4 АВГУСТА

Большой морозильный рыболовный траулер «Виктор Гаврилов» размещен на стапеле ПСЗ «Янтарь» для установки главного двигателя и оборудования.

Большой морозильный рыболовный траулер проекта 5670WSD строится по заказу Рыболовецкого колхоза имени В.И.Ленина (Петропавловск-Камчатский). Это самый крупный из БМРТ, строящихся в настоящее время на российских верфях в рамках программы «квоты под киль». Он был заложен 26 августа 2019 года и назван в честь капитана дальнего плавания и ветерана РК им. Ленина.



ПЕРВЫЙ НИЖЕГОРОДСКИЙ КРАБОЛОВ-ПРОЦЕССОР: ПУТЬ В ВЫБОРГ



Краболов-процессор «Вайгач», построенный на заводе «Красное Сормово», прибыл на Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) для дальнейшей достройки, проведения швартовных и ходовых испытаний. От гавани сормовской верфи до причала ВСЗ «Вайгач» прошел 1,7 тыс. км. Рассказываем об уникальной операции по буксировке судна, которая заняла почти месяц.

Завершилась уникальная операция по буксировке из Нижнего Новгорода в Выборг краболова-процессора «Вайгач» – головного судна проекта КСП01. Серию из пяти краболовов «Красное Сормово» строит для Союза промышленников «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум» в рамках федеральной инвестиционной программы «квоты под киль». Закладка серии состоялась 20 мая 2020 года.

«Вайгач» предназначен для промысла и производства замороженной продукции из различных видов краба в Северной Атлантике, а также в арктических морях, поэтому судно имеет осадку 6,4 м по КВЛ. Для передвижения по речным артериям необходимо было уменьшить осадку судна, так как гарантированная глубина судового хода составляет около 3,5 метров.

Ограничения создавал и воздушный габарит краболова-процессора – 19,2 м, поэтому надстройка, труба и мачта судна на время транспортировки были демонтированы.

От гавани сормовской верфи до причала ВСЗ «Вайгач»

прошел 1,7 тыс. км. Маршрут краболова пролегал через 12 шлюзов, три озера, четыре реки и Волго-Балтийский канал; встречалось и значительное количество мостов, причем не все из них были разводными.

Обычно для уменьшения осадки к транспортируемому судну в носовой и кормовой части привариваются понтоны. В случае с «Вайгачом» было решено избежать приварки дополнительных конструкций к корпусу. Специально для транспортировки краболова-процессора Невское проектно-конструкторское бюро разработало проект разъемного плавучего дока с возможностью установки перевозимого судна на кильблоки.

Доку представляет собой два блока (носовой и кормовой), они притапливаются на максимальную осадку. Судно кормой вперед заводится в носовой блок, затем к судну подводится кормовая часть дока. Стыковка обоих блоков происходит специально разработанным сцепным устройством. После стыковки вода откачивается, и происходит всплытие до рабочей осадки.

Самым ответственным и сложным участком на пути «Вайгача» стал Городецкий шлюз. При его прохождении осадку уменьшили на 3 метра 10 сантиметров, а затем, чтобы пройти арку шлюза, подняли на четыре с небольшим метра.

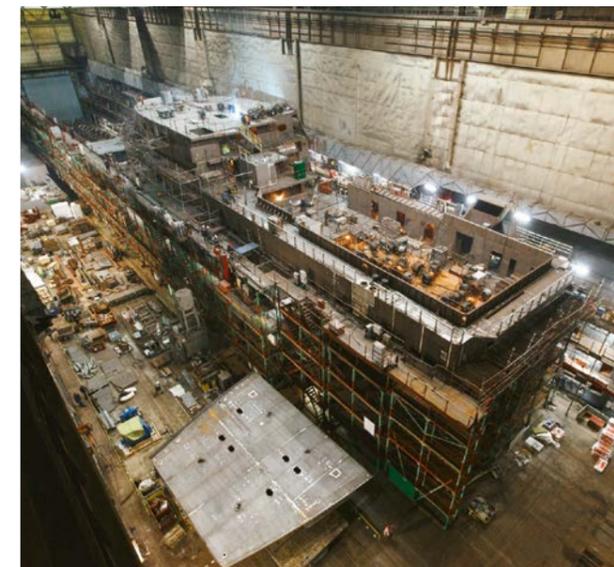
До места назначения краболов следовал, используя мощь двух буксиров судоходной компании «АРК» – «Пересвет» и МБ-1223. Главным буксиром выступал МБ-1223, сзади шел вспомогательный – «Пересвет». На морском участке пути они поменялись местами: на переходе «Санкт-Петербург – Выборг» первым пошел «Пересвет», как более мощный, а МБ-1223 подстраховывал. Буксиры подбирались исходя из технических характеристик «Вайгача».

В расчетное время краболов благополучно прибыл в Выборг. После достройки были проведены швартовные и ходовые испытания в акватории Балтийского моря.

Напомним, первый отечественный краболов-процессор «Вайгач» был спущен на воду на нижегородском заводе «Красное Сормово» 15 июля 2022 года в присутствии главы Министерства промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова и руководства АО «Объединённая судостроительная корпорация».

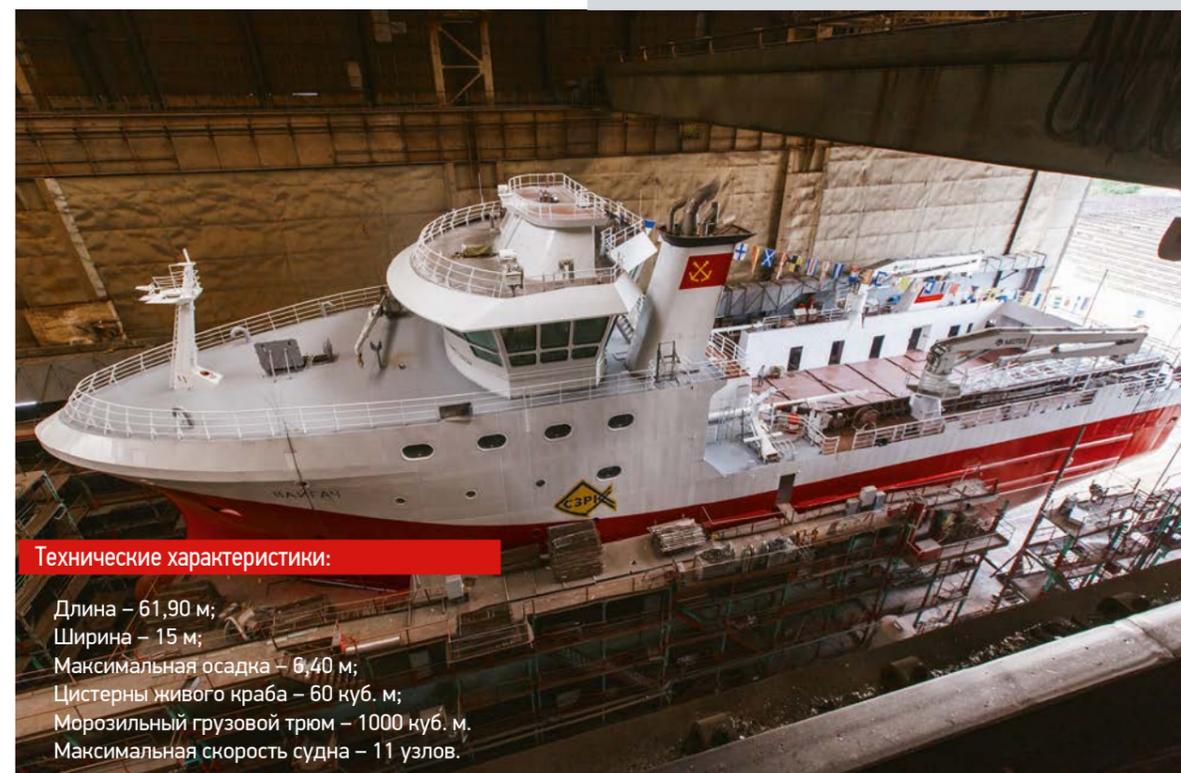
Строительство серии продолжается. Второй и третий заказы будут сданы в 2024 году, еще два судна будут переданы заказчику в 2026 году.

Кстати, разъемный плавучий док – многоцелевого использования. Уникальную конструкцию будут применять для транспортировки и других судов проекта КСП01.



Факты об отечественном краболове-процессоре «Вайгач»:

- разработан «Морским Инженерным Бюро-Дизайн-СПб»;
- предназначен для промысла различных видов крабов на глубинах от 20 до 400 метров;
- может перерабатывать до 60 тонн камчатского краба в сутки;
- автономность плавания – 50 суток, может передавать продукцию в море, не пришвартовываясь к берегу;
- способен выполнять свою основную деятельность при волнении моря до 5 баллов;
- на судне предусмотрено размещение экипажа в количестве 38 человек;
- районы эксплуатации: Северная Атлантика, включая Баренцево, Норвежское, Гренландское и другие арктические моря.



Технические характеристики:

- Длина – 61,90 м;
- Ширина – 15 м;
- Максимальная осадка – 6,40 м;
- Цистерны живого краба – 60 куб. м;
- Морозильный грузовой трюм – 1000 куб. м.
- Максимальная скорость судна – 11 узлов.

ГЕНДИРЕКТОР ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»
МИХАИЛ ПЕРШИН:

«ДАЖЕ В УСЛОВИЯХ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ МЫ УСКОРИЛИ ТЕМП СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ И УВЕЛИЧИЛИ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ»



Портфель завода «Красное Сормово» расписан на три года вперед. За это время нижегородским кораблям предстоит построить более 40 судов, причем совершенно разных серий: грузовых, пассажирских и рыбопромысловых. В чем секрет такой универсальности производственных возможностей сормовской верфи? Насколько успешно одно из старейших отечественных судостроительных предприятий движется в сторону импортозамещения? Ответы на эти и другие вопросы — в интервью генерального директора ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаила Першина.

Суда каких серий строятся сейчас на заводе «Красное Сормово»?

В рамках федеральной инвестиционной программы «квоты под киль» строим пять краболовов проекта КСП01. При поддержке Правительства РФ – три пассажирских теплохода проекта 00840 «Карелия». Также продолжаем спускать на воду сухогрузы проекта RSD59. На сегодняшний день наше предприятие обеспечено заказами по 2026 год.

Рыбопромысловые и пассажирские суда мы начали строить относительно недавно, а вот сухогрузы стали уже основной продуктовой линейкой завода «Красное Сормово».

Удается ли в условиях импортозамещения сохранять темп строительства судов?

В сложившихся условиях наша сдаточная программа претерпела изменения, но изменения небольшие. Мы в максимальной степени переориентировали свою контрактную деятельность, находим аналоги оборудования на азиатском рынке и у отечественных производителей.

Сейчас мы используем кабельную продукцию отечественного производства вместо финского. И по системам кондиционирования и вентиляции на судах поменяли польского производителя на отечественного. Конечно, часть оборудования у нас и прежде приходила от российских поставщиков: подруливающие устройства, судовые лебедки, крановое оборудование.

Поэтому можно сказать, что с «начинкой» строящихся судов каких-то острых проблем предприятие не испытывает. На рынок выходит много отечественных производителей, они готовы работать с нами. Сейчас, например, ведем переговоры с одним из российских производителей судовых двигателей.

В целом, если брать по основным позициям оборудования, а их около пятидесяти, то 60-70% – это уже отечественные комплектующие, около 10% – импорт, а остальные поступают от азиатских поставщиков.

На всех трех заказах проекта RSD59 у нас самый высокий процент замены импортного оборудования на аналоги. Более того, по сухогрузам мы сократили цикл изготовления судна с девяти до шести месяцев. Сейчас в рамках ста-

пельного расписания и с учетом длительности навигации (с апреля по ноябрь) мы можем строить и сдавать заказчику по 12 сухогрузов в год.

За счет чего произошло наращивание производственных мощностей?

На заводе «Красное Сормово» применяется политика «непрерывных улучшений». Мы оптимизировали технологию сборки корпусов сухогрузов с целью высвобождения стапельного места. Для этого часть работ по формированию блоков секций была перенесена со ступеней в цеха. Также изыскали техническую возможность укрупнения секций и подсекций, унификации деталей для проекта RSD59.

Росту мощностей способствует и модернизация предприятия, которая проводится нами непрерывно. Например, в 2023 году была внедрена машина плазменной резки для большого объема раскроя мелких деталей со сложным контуром. До этого они изготавливались посредством значительного количества операций (резка на гильотинах, разметка криволинейных направлений, газовая резка, зачистка), с использованием комплекточных площадок для передачи с позиции на позицию.

В прошлом году было внедрено листогибочное оборудование с гидравлическими вальцами изменяемой геометрии; оно позволило исключить дополнительную операцию заломки кромок для сварки.

На предприятии действует целый ряд роботизированных участков: например, линия очистки и грунтовки горизонтального типа листового и профильного металлопроката, линия изготовления секций двойного дна, участок изготовления фланцев. В планах – приобрести и запустить роботизированную линию резки профильного металлопроката с минимальной длиной 250 мм, машины плазменной резки с поворотным плазматроном, транспортер грузоподъемностью 200 тонн для перевозки готовых секций из сборочно-сварочных цехов на стапель.

Также планируем провести модернизацию участка гидравлических испытаний, приобрести и ввести в эксплуатацию трубогибочный станок с ЧПУ с комплектом технологической оснастки.



Влияет ли расширение производства на кадровую политику завода «Красное Сормово»?

Да, безусловно. Сейчас на заводе работает около 3,6 тысяч сотрудников. С учетом роста производства появилась дополнительная потребность в новом персонале, причем не только по рабочим специальностям, но и по инженерно-техническим.

В оперативной работе по укомплектованию штата у нас около 60 вакансий, общая потребность в персонале составляет порядка 500 человек.

Как и большинство промышленных предприятий, мы сталкиваемся с текучкой кадров по рабочим специальностям. Сейчас на рынке труда сложился дефицит сотрудников цеховых профессий с высокой квалификацией.

В этой ситуации нам помогает Учебный центр завода. При комбинате действует Школа станочников и Школа сварщиков, где после трудоустройства можно дообучить новых сотрудников до требуемого уровня компетенций, если они пришли к нам с минимальной базой знаний и умений.

Сейчас мы запустили переформатирование Учебного центра: адаптируем учебные программы, производим техническое переоборудование, развиваем систему наставничества, внедряем технологии дистанционного обучения.

Выпускников учебных заведений мы тоже дообучаем с учетом наших потребностей. А для студентов 4-го и 5-го курсов технических вузов запустили программу кадрового резерва. Находясь на последних курсах, студенты работают на заводе по гибкому графику под присмотром наставников. Так к окончанию обучения мы получаем подготовленного специалиста, а студенты приобретают ценный опыт работы по выбранной специальности.

Добавлю, что у заводчан, особенно у молодых сотрудников, всегда есть возможность вертикального и горизонтального профессионального роста. Регулярно проводятся конкурсы профессионального мастерства, лучшие в своем деле поощряются премиями или ценными подарками.

Заботимся мы и о здоровом образе жизни заводчан. На территории «Красного Сормова» есть современная спортплощадка, действуют клубы по футболу, волейболу, атлетике. Мы регулярно проводим заводские соревнования по различным видам спорта.

С прицелом на будущие кадры с 2021 года успешно функционирует образовательно-судостроительный кластер. В него входят школы Сормовского района Нижнего Новгорода, Нижегородский государственный технический университет (НГТУ) им. Р.Е. Алексеева, Волжский государственный университет водного транспорта (ВГУВТ), Сормовский механический техникум, Нижегородский политехнический колледж, учреждения дополнительного образования. В средних классах школьники посещают дополнительные занятия по судостроительной тематике, приходят на завод с экскурсиями, слушают лекции преподавателей профильных вузов, а в старших классах выполняют первые научные работы под руководством специалистов завода «Красное Сормово» и сотрудников НГТУ и ВГУВТ.

В следующем году завод «Красное Сормово» отметит свое 175-летие. Какими достижениями встретите юбилей?

Главная ценность предприятия – его работники, поэтому все достижения завода – это прежде всего успехи заводчан! Уверен, и в юбилейный год у нас будет немало трудовых свершений и поводов для профессиональной гордости, ведь в цехах и подразделениях «Красного Сормова» работает настоящая команда профессионалов, которой по плечу любые задачи и вызовы времени.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 16 АВГУСТА

Большой морозильный рыболовный траулер «Механик Сизов», третий в серии, строящейся на «Адмиралтейских верфях» для Русской Рыбопромышленной Компании, покинул причальную стенку предприятия и взял курс на Владивосток. К месту назначения судно отправилось по Северному морскому пути. Вместе с экипажем на борту траулера – специалисты гарантийной группы «Адмиралтейских верфей».

«Первые траулеры серии, построенные на Адмиралтейских верфях, уже ставят рекорды по ловле рыбы в Дальневосточном бассейне. И я уверен, совсем скоро «Механик Сизов» продемонстрирует такие же успешные показатели», – заявил генеральный директор «Адмиралтейских верфей» Андрей Веселов.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, 2 ОКТЯБРЯ

Новейший морозильный траулер-процессор проекта 170701 «Капитан Соколов», строящийся на Северной верфи, вышел на ходовые испытания в Финский залив в район острова Гогланд. Тестирование основных систем жизнеобеспечения судна продолжится в течение двух недель.

В ходовых испытаниях траулера принимают участие сотрудники судостроительного завода, представители заказчика, Росийского морского регистра судоходства и контрагенты Северной верфи. Специалисты проведут маневренные испытания, проверят скорость хода траулера, корректность работы судовых систем.

На судне установлена современная рыбообработывающая фабрика, которая позволяет максимально сократить время от вылова рыбы до изготовления готового продукта и свести к нулю образующиеся отходы, превратив их в рыбную муку.



ВЫБОРГ, 3 АВГУСТА

На Выборгском судостроительном заводе состоялась церемония спуска на воду траулера-процессора проекта КМТ02.03 «Братья Лаптевы», строящегося по заказу ООО «КОМПАНИЯ ЛКТ» (входит в группу «ФОР»).

«Траулер строится в непростые с военной и экономической точки зрения времена для нашей страны. Корабелы Выборгского судостроительного завода, несмотря на трудности, добросовестно выполняют свою работу. Мы вносим свою посильную лепту в дело всей корпорации – строим флот сильной страны. Уверен, что обладающий колоссальным опытом коллектив завода справится с поставленными задачами», – отметил генеральный директор ВСЗ Сергей Черногубовский.



ХАБАРОВСК, 18 СЕНТЯБРЯ

На крабовом судне проекта 03141 «Кедон», построенном Хабаровским судостроительным заводом, поднят Государственный флаг Российской Федерации. Торжественная церемония прошла на сдаточной базе в посёлке Ливадия Приморского края.

В мероприятии приняли участие генеральный директор АО «ХСЗ» Андрей Бекасов, первый заместитель генерального директора ООО «Маг-Си Интернешнл» Николай Котов, министр промышленности и торговли Хабаровского края Евгений Романов, руководитель департамента рыбного хозяйства Магаданской области Андрей Таболин, представители ОСК и хабаровские судостроители.





АНАТОЛИЙ МИШАНОВ:

Генеральный директор ЮЦСС

«БЛАГОДАРЯ НАКОПЛЕННЫМ КОМПЕТЕНЦИЯМ МЫ СПРАВИМСЯ»

В силу своего географического положения, Каспийский регион обладает высоким потенциалом развития торговли и транспортировки грузов между странами Европы и Азии. Сегодня Астраханская область является одним из ключевых транспортно-логистических узлов международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». Развитие этого стратегически важного направления обуславливает как наращивание мощностей портовой инфраструктуры, так и создание нового грузового флота.

О последнем, кстати, заговорили еще несколько лет назад, когда Объединенная судостроительная корпорация представила проект универсального сухогруза-контейнеровоза смешанного плавания повышенной контейнерместимости проекта 00108. Главная особенность судна, разработанного конструкторским бюро по проектированию судов АО «Вымпел», – это способность перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные.

В этом году к строительству четырех судов, не имеющих аналогов в Российской Федерации, приступили астраханские судостроители. О реализации проекта и модернизации астраханских мощностей ОСК рассказал генеральный директор акционерного общества «Южный центр судостроения и судоремонта» Анатолий Мишанов.

– Анатолий Викторович, еще пару лет назад предприятия астраханского «куста» находились в не самой простой ситуации. Недостаточная загрузка, тянущиеся долгострой не давали заводам выйти из кризиса. Какие перспективы у «Южного центра» сейчас?

Год 2023-й является знаковым для наших предприятий. Мы начали строительство серийного заказа для Каспия. Благодаря поддержке «Объединенной судостроительной корпорации», губернатора Астраханской области «Южный центр» заключил контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) на поставку к 2025 году сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108. В мае и июне этого года заложили серию из четырех судов. Проект, безусловно, перспективный для нас. Строительство контейнеровозов по лизинговой программе ГТЛК планируется продолжать. Мы активно ведем переговоры и надеемся в 2024 году заключить контракт на строительство 10 единиц, а в 2025 – еще на 11 судов. Срок поставки серии из 21 контейнеровоза достаточно короткий – 2027 год, но благодаря накопленным компетенциям я уверен, что справимся.

Кроме того, по заказу ПАО СЗ «Северная верфь» в рамках кооперации заводов внутри «Объединенной судостроительной корпорации» на наших верфях планируется строительство плавучего дока проекта 24012 грузоподъемностью 25 тысяч тонн.

Стоит также отметить, что в этом году нам также удалось найти новых заказчиков и перезаключить контракты по «зависшим» судам на более выгодных условиях.

Проведенная работа позволила приступить к сдаче долгостроев. В апреле в свой первый рейс по Каспию ушел танкер-химовоз проекта RST 25/7. В мае на колесном теплоходе «Золотое кольцо» подняли государственный флаг, и теплоход уже активно радует туристов. Передан в эксплуатацию и танкер-химовоз проекта 00216М.

Отдельно следует упомянуть и сдачу головного земснаряда с роторным рыхлителем проекта 93.159. Благодаря взаимодействию с российскими компаниями судно успешно прошло швартовные и ходовые испытания.

– Вы слегка коснулись земснарядов... Расскажите, пожалуйста, об этом проекте и о тех трудностях, с которыми вы столкнулись из-за введения санкционных мер.

Одно из приоритетных направлений развития астраханских верфей мы связываем именно с дноуглубительным флотом. На Судостроительном заводе «Лотос» с 2020 года ведется строительство инновационных самоходных земснарядов с фрезерными и роторными рыхлителями проектов 93.159 и 93.159.1. Технический проект разработан компанией Royal IHC. Рабочую документацию нам предоставляет ООО НПО «ГКЦБ Речфлота».

Данные суда превосходят по техническим характеристикам своих предшественников. Проект был подготовлен после тщательного анализа условий в регионе, где будут эксплуатироваться суда, и задач, которые они будут выполнять. Сравнительный анализ удельных прямых затрат на объем дноуглубления показал экономическую эффективность нового типа земснарядов по отношению к многочерпаковым земснарядам в 2,3 раза, к землесосам – на 20%.

Изначально предполагалось, что реализовать проект мы будем в кооперации с Royal IHC. На данных судах используется модульный принцип, который обеспечивает минимальный объем по сборке оборудования, куда входят грунтозаборное устройство с фрезой или ротором, папильонажное устройство, насосное машинное отделение (идущее единым модулем), свайное устройство. Представители IHC должны были принять участие на этапе и пуско-наладки судов. Но в результате введенных санкций со стороны западных стран все юридические обязательства с нидерландской компанией были расторгнуты по ее инициативе.

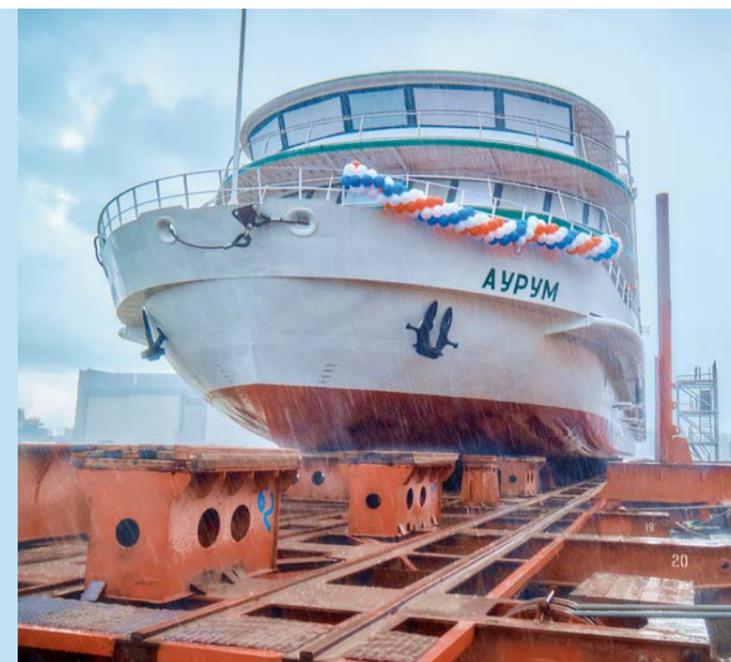
Строительство продолжилось силами астраханских корабелов с привлечением российских компаний. Надо сказать, что отечественных компетенций в строительстве судов с таким же набором оборудования и техническими характеристиками не было. Совместно с ООО «Нониус Инжиниринг» и ПАО «Пролетарский завод» (ЗАО «ЦНИИ СМ») с нулевого цикла были разработаны программы и методики по вводу в работу и эксплуатации технологического комплекса земснаряда.



Игорь Бабушкин,
Губернатор Астраханской
области:

Руководство Объединенной судостроительной корпорации уделяет особое внимание Южному центру судостроения и судоремонта, который находится в Астраханской области. За сравнительно небольшой период была проведена огромная работа по стабилизации деятельности местных верфей, насыщению их заказами и улучшению финансово-экономического положения предприятий.

Наш регион славится традициями судостроения, а вместе с ОСК мы развиваем отрасль. Есть и поводы для гордости. Например, АО «Судостроительный завод «Лотос» – первое в России предприятие, на котором начали строить универсальные контейнеровозы. На них одновременно с контейнерами можно перевозить насыпные грузы. Стране необходим новый грузовой флот. Вместе с Объединенной судостроительной корпорацией мы будем прикладывать все усилия, чтобы выполнить эту задачу.



Как я уже говорил ранее, первое судно, с роторным рыхлителем, прошло испытания и передано в эксплуатацию в Волжский бассейн. Второй земснаряд, с фрезерным рыхлителем, спущен на воду и также планируется к завершению строительства. Передача заказчику третьего и четвертого судна запланирована на следующий год.

Практика показала: необходимо продолжить строительство дноуглубительного флота с максимальным уровнем импортозамещения. В июне этого года «Южный центр» заключил контракт с ГТЛК на строительство еще шести земснарядов российского проекта, не уступающих по своим характеристикам иностранным судам. Это даст хороший импульс развитию и наращиванию компетенций. Возможно, именно астраханские верфи ОСК станут центром по строительству дноуглубительного флота страны.

– Для строительства высокотехнологичных судов необходимо современное оборудование и новые технологии. Как ведется модернизация астраханских верфей?

Безусловно, в целях повышения конкурентоспособности на производственных площадках «Южного центра» необходимо проведение модернизации и технического перевооружения производства. Средний возраст оборудования на наших заводах – более 30 лет. Фактический износ по некоторым категориям станков достигает порядка 85%. Разумеется, при проведении модернизации требуется учитывать загрузку предприятий.

Уже разработана и утверждена ОСК программа организационно-технического развития АО «ЮЦСС». Ряд мероприятий уже активно реализуется.

Основная задача техразвития – создание распределенной верфи с локализацией отдельных видов производства по производственным площадкам. То есть части одного судна параллельно будут создаваться на наших заводах в рамках их компетенций, после чего интегрироваться в конечном пункте сборки.

Завод «Лотос» имеет свой металлоцентр, здесь будет базироваться основное корпусообработывающее производство и сборочно-сварочное производство для всех площадок АО «ЮЦСС». В Астраханском судостроительном производственном объединении (АСПО) сделаем акцент на трубообработывающем производстве. Это трубные детали, узлы, спулы, блоки и другое. Площадка «Красные Баррикады» планирует изготавливать изделия корпусостроительной номенклатуры (обрешетник, фундаменты, вентканалы).

Это даст нам большое конкурентное преимущество при строительстве судов и морских платформ, а также, несомненно, позволит увеличить производительность труда, сократить затраты на энергоресурсы, повысить культуру производства.

Конечно, реализация данной концепции невозможна без обновления современного станочного парка и автоматизации производственных процессов. При поддержке Правительства Астраханской области региональным Фондом развития промышленности предоставлен льготный заем на приобретение ряда необходимого оборудования (МТР, измерительное, очистное, окрасочное, инженерное оборудование, погрузчик). Большая часть позиций законтрактована и в течение года поступит на производственные площадки «ЮЦСС».

Перед предприятиями южного «куста» ОСК ставит новые амбициозные задачи, в том числе изготовление не менее 20 судов в год. Это потребует существенных корректировок программ технического развития заводов: приобретения дополнительного оборудования, капитального ремонта кранового хозяйства, зданий и сооружений предприятий, модернизации коммунального хозяйства, а также реализации ряда других мероприятий.

– Анатолий Викторович, хватает ли квалифицированных кадров для реализации проектов? Как закрываете потребность?

Мы учитываем текущую ситуацию на рынке рабочих специальностей и отток молодежи с территории Астраханской области в мегаполисы. Нами ведется активная работа по удержанию специалистов, обучению смежным профессиям и подготовке персонала со школьной и студенческой скамьи.

В собственном учебном центре предприятия реализуются программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации производственных рабочих разных профессий: сборщика корпусов металлических судов, сварщика, трубопроводчика судового, слесаря-монтажника судового, слесаря-ремонтника и прочих. Активно внедряется институт наставничества: за каждым новым сотрудником закрепляется опытный специалист. На базе центра организована аттестация по требованиям Ростехнадзора в специализированном кабинете.

Заключены соглашения о сотрудничестве и договоры о практической подготовке с профильными образовательными организациями высшего и среднего профессионального образования региона. Ежегодно к нам на практику приходят более 100 студентов, лучшие остаются в профессии.

Мы заинтересованы в подготовке кадров непосредственно для наших предприятий, поэтому принимаем участие в формировании образовательных программ и оценке качества подготовки студентов. Специалисты предприятия выступают экспертами и членами государственных экзаменационных комиссий в профильных колледжах, выполняют функции эксперта в отраслевых чемпионатах профессионального мастерства.

Два года назад в Астрахани состоялось торжественное открытие первых инженерно-технологических судостроительных классов ОСК. Сегодня уже на базе пяти школ реализуется программа по раннему вовлечению школьников в профессиональную среду. Ребята изучают историю судостроения, основы бережливого производства, проектирования и 3D-моделирования. Проводятся олимпиады, конференции, встречи с нашими работниками и, конечно, экскурсии на производственные площадки «Южного центра».

Безусловно, все эти меры не полностью закрывают нашу потребность в кадрах. Нам на постоянной основе необходим квалифицированный рабочий персонал: электросварщики, сборщики КМС, трубопроводчики, изолировщики, а также инженеры-технологи, конструкторы, главные технологи, руководители (мастера, строители).

Должен отметить, что при всех трудностях комплексный подход к работе предприятий ЮЦСС позволяет нам допускать срыва технологических процессов и продолжать строить флот сильной страны.



АСТРАХАНЬ ПАРОХОДНАЯ

Именно так в XIX веке называли «каспийскую столицу» России – город Астрахань. Тогда регион поражал современников многообразием транспортных средств, бороздивших воды Волги и Каспия. По числу паровых судов этот приволжский портовый город занимал второе место в России, а по количеству парусных кораблей – первое.

В Астрахани в 1827 году заложили колесный деревянный пароход «Кура». Строительство вел по собственному проекту молодой русский кораблестроитель Степан Онисимович Бурачён (через сорок лет после постройки «Куры» он стал генерал-лейтенантом корпуса корабельных инженеров). «Кура» стала первым пароходом на Нижней Волге и одним из первых в Каспийском море. Длина судна составляла 28,35 м, ширина – 6,1 м, осадка – 3,2 м. На пароходе была установлена паровая машина мощностью 40 номинальных лошадиных сил. И еще он был колесным – до первого винтового парохода «Архимед» оставалось долгих 11 лет. «Кура» и другие пароходы, построенные в Астрахани, выполняли две важных задачи: избавляли Каспий от пиратов и сокращали использование тяжелого бурлацкого труда.

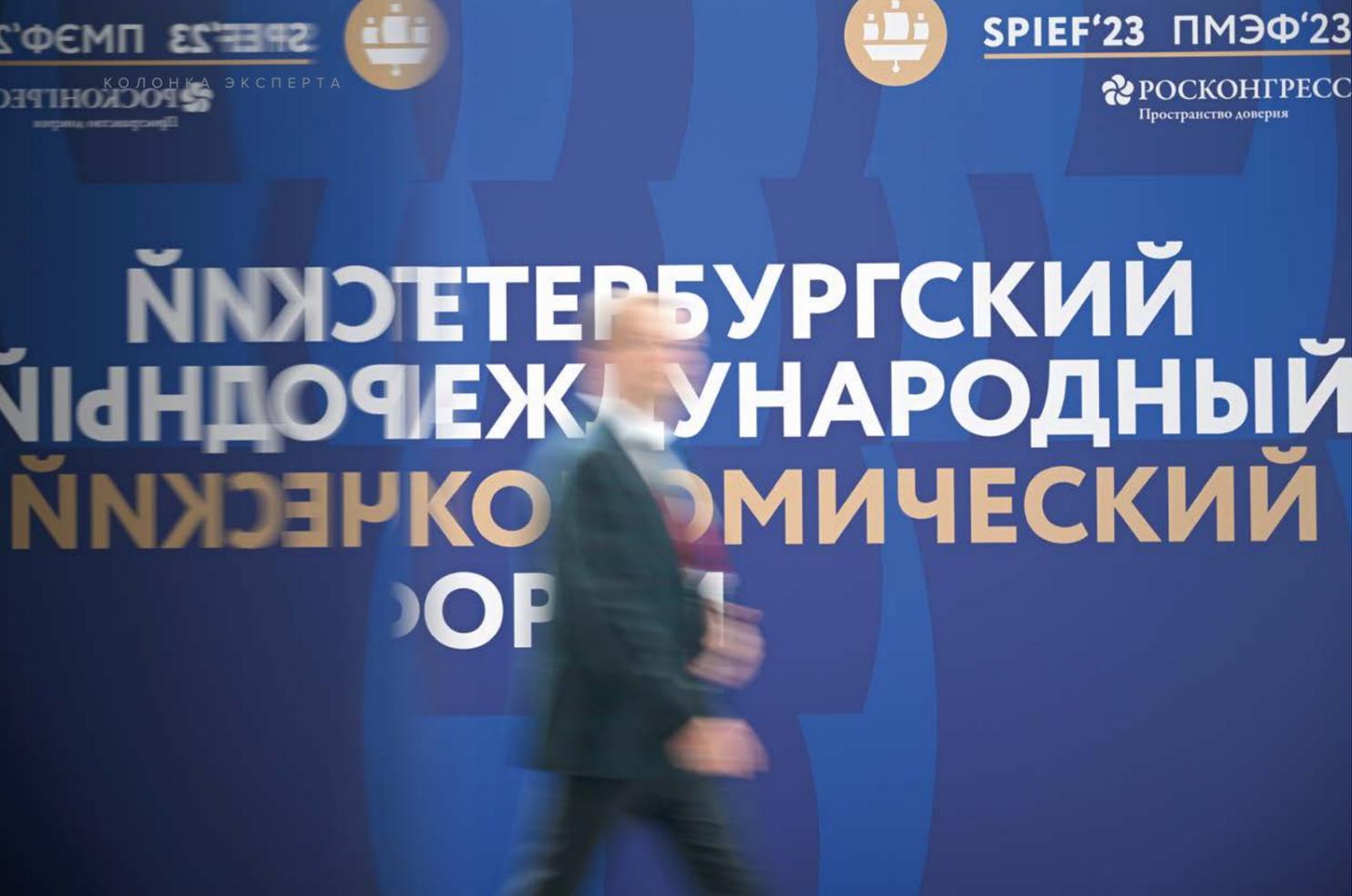
Современные астраханские судостроители продолжают дело предшественников: на судостроительном заводе «Лотос» возродили строительство колесных теплоходов, но уже с современной «начинкой». В 2018 году по заказу круизной компании «Гама» заложили два судна проекта ПКС-180. Этот проект представляет собой трехпалубный стальной теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров. Длина судна составляет 82,6 метров, ширина – 13,83 метра. Привод гребных колес – электромеханический. Мощность дизель-генераторов – 3 x 315 кВт. Скорость экономичного хода составляет 17 км/ч. Автономность по запасам топлива – 14 суток.

Главной «изюминкой» теплохода в стиле ретро является его движительно-рулевой комплекс (ДРК), представляющий собой два гребных колеса с радикальными плечами и раздельным приводом. Гребные колеса размещены жесткой сварной конструкцией с раздельным приводом за кормовым транцем. Благодаря этому удалось устранить недостатки колесных судов: уязвимость ДРК, недостаточную управляемость, снижение КПД при изменении осадки. Плоскодонная конструкция и небольшая осадка позволят теплоходам заходить в средние и малые реки страны, для туристов откроется возможность увидеть уникальные пейзажи России.

В начале лета головное судно «Золотое кольцо» совершило первый туристический рейс из Москвы в Нижний Новгород. Примечательно, что поднятие российского триколора на этом теплоходе произошло 4 мая, в день спуска на воду его брата-близнеца с не менее красивым именем – «Аурум».

Ожидается, что суда будут курсировать по возрожденному маршруту «Московская кругосветка», который является речным аналогом Золотого кольца России. Этот знаменитый туристический путь от Москвы до Нижнего Новгорода и обратно включает посещение как волжских, так и окских городов: Муром, Касимова, Рязани. Очень популярный в прошлом веке, маршрут в последние десятилетия стал исчезать из-за обмеления Москвы-реки и Оки.

Сегодня он возрождается: принял пассажиров обновленный московский Южный речной вокзал, строятся круизные суда с малой осадкой. И уже сейчас на первом колесном теплоходе «Золотое кольцо», построенном в Астрахани в XXI веке, можно совершить прогулку по Москве-реке под всеми мостами от Северного до Южного речного вокзала. А далее – по всей «кругосветке»...



РОССИЯ СОХРАНЯЕТ ЗА СОБОЙ РОЛЬ КРУПНЕЙШЕЙ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ДЕРЖАВЫ



Иван Тимофеев
Генеральный директор
Российского совета
по международным делам (РСМД)

Ярким событием Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) 2023 года стала сессия «Российский флот для новых транспортных коридоров». На ней обсуждались вопросы судостроения и кораблестроения, смежных промышленных отраслей, функционирования Северного морского пути и развития проекта «Север – Юг», координации усилий федеральных и региональных властей, государственных и частных компаний по решению ключевых отраслевых проблем. По сложившейся традиции, организатором сессии выступила Объединенная судостроительная корпорация (ОСК).

Заглавной темой сессии закономерно стало развитие судостроения и транспортных коридоров в новых геополитических условиях. В последние полтора года западные страны ввели в отношении России беспрецедентное количество экономических санкций. В их числе – блокирующие финансовые санкции в отношении ключевых предприятий и масштабные ограни-

чения на поставки необходимого промышленного оборудования. Объемы введенных ограничений были столь значительны, что в западной прессе стали появляться публикации о неминуемой гибели российского судостроения и остановке развития ключевых транспортных коридоров.

Но не тут-то было. Отечественные судостроители показали свою решимость и волю спасти отрасль от надвигающегося кризиса, не дожидаясь его наступления. Еще до «санкционного цунами» 2022 года была проведена большая работа по настройке взаимодействия верфей, их поставщиков, заказчиков, а также профильных государственных ведомств. В условиях жестких внешних ограничений эти заделы позволили провести быструю перестройку отрасли на новые рельсы.

По объему вводимых в строй морских и речных судов Россия демонстрирует устойчивый рост. Более того, наблюдается тенденция к замещению зарубежных комплектующих российскими. Образцовым в данном случае можно считать российский ледокольный флот. Здесь доля отечественной промышленности приближается к 100%. А ведь ледоколы и требуемая для них инфраструктура – чрезвычайно сложные технические объекты с точки зрения как производства, так и эксплуатации.

Одной из историй успеха в прошедшем году стало устойчивое взаимодействие ОСК и компании «Трансмашхолдинг». Производство двигателей – критически важный аспект для судостроителей. На этом направлении была организована и выстроена в систему поставка силовых установок «Трансмашхолдинга» в интересах ОСК.

Другая история успеха – значительные объемы заказов судов Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Судостроители вовремя отреагировали на политические риски транзита пассажиров и грузов в Калининградскую область. На фоне угроз для железнодорожных перевозок осуществляется оперативный ввод в строй морских судов для обеспечения морского транзита.

Активно взаимодействует с судостроителями руководство Архангельской и Мурманской областей – регионов, в которых сосредоточены судостроительные мощности и основополагающие элементы инфраструктуры Северного морского пути (СМП). Будущее СМП также стало одной из главных тем обсуждения. Среди прочего, участники дискуссии затронули и перспективный транспортный коридор «Север – Юг», в том числе его морскую и речную составляющие.

Отдельным большим вопросом сессии стала государственная поддержка судостроения. Мировой опыт показывает, что государства принимают активное участие в развитии отрасли, независимо от принципов функционирования экономики. Значение государства велико как в Китае с его высоким уровнем государственного планирования, так и в более «рыночных» странах – Норвегии или Японии. Приоритетными направлениями признаны развитие собственной промышленной базы, оптимальных алгоритмов кредитования, налогообложения и государственного заказа. Государство играет первостепенную роль в создании «экосистемы» современного

судостроения: оно осуществляет вложения в подготовку кадров, содействует развитию социальной инфраструктуры, занимается совершенствованием законодательной базы.

Наблюдается тенденция к замещению зарубежных комплектующих российскими. Образцовым в данном случае можно считать российский ледокольный флот. Здесь доля отечественной промышленности приближается к 100%

Несмотря на достижения, остается целый ряд насущных проблем. Ни одна современная страна не может существовать в режиме автаркии – самодостаточной промышленности и экономики. Выстраивание кооперации с дружественными странами, создание независимых от западных стран финансовых механизмов взаимодействия с ними, в том числе в области судостроения, логистики и транспорта, остается важнейшей задачей.

Востребованность собственного производства выводит на первый план проблему квалифицированных кадров, особенно инженерных и рабочих специальности. Современному инженеру требуется непрерывное обучение и совершенствование знаний. Рабочий же давно перестал быть оператором «трафаретных» алгоритмов. Многие рабочие специальности требуют значительно более высокого уровня междисциплинарной подготовки. Это большой вызов для системы высшего и особенно профессионально-технического образования как в судостроении, так и в иных отраслях.

Все эти проблемы нужно решать в экстремальных условиях санкций и внешних ограничений. Опыт 2022–2023 годов показывает, что их решение принципиально возможно. Россия сохраняет за собой роль крупнейшей морской и речной державы, ведущего игрока в Арктике, обладательницы крупнейшего атомного флота, оператора важнейших международных транспортных артерий. Развитие флота и морских транспортных коридоров – серьезнейший государственный приоритет, сохраняющий свою значимость и преемственность на протяжении нескольких столетий.



ОСК ГОТОВИТСЯ К СЕРИЙНОМУ ПРОИЗВОДСТВУ «СОТАЛИЙ» И «ИНИЙ»

Два года назад Сергей Ляшенко уже рассказывал в корпоративном журнале ОСК о судне «Соталия», которое на тот момент еще только строилось в Калининграде. Сегодня «Соталия» уже перевозит пассажиров в Нижнем Новгороде, а на воду готовится выйти новое судно той же линейки – «Иния». В этом номере журнала – новый рассказ заместителя генерального директора ОСК по производственной деятельности Сергея Ляшенко, на сей раз – об опыте эксплуатации «Соталии», планах на «Инию» и особенностях проектной деятельности в современных условиях.

Сергей Михайлович, в чем отличия «Инии» от «Соталии» в плане комплектации, области применения?

Линейка судов, включающая в себя «Инию» и «Соталию», призвана обеспечить регулярные речные перевозки по большинству внутренних водных путей РФ.

«Соталия» (проект 03580) имеет небольшие габариты, пропульсивный комплекс с одним водометным движителем, скорость до 26 км/ч и пассажировместимость 30 человек. За счет малой осадки и водомета судно обладает повышенной маневренностью, что делает «Соталию» незаменимым транспортным средством для организации пассажирского сообщения между малыми населенными пунктами в радиусе до 100 км от города.

«Иния» (проект 04860) – это уже более габаритное судно, снабженное пропульсивной установкой из двух водометных движителей. Она способна развивать скорость до 40 км/ч и вмещает 54 пассажира, что соответствует экскурсионному автобусу. Тем самым появляется воз-

можность, помимо регулярных пассажирских перевозок, осуществлять чартер экскурсионных групп, прибывающих с автобусным туром до места посадки на судно. Связка «автобус+судно» создает туристическую экосистему.

Осадка «Инии», так же как «Соталии», невелика – 0,6 м. Еще одна немаловажная особенность, которая сразу закладывалась в проекты – максимально возможная загрузка на рейсах. По моему мнению, современный речной шаттл, используемый в регионах, не должен иметь тяжелый корпус и, что называется, «возить сам себя» – он должен перевозить максимально возможное количество пассажиров в расчете на единицу массы судна, то есть иметь высокую топливную и эксплуатационную эффективность.

При разработке проектов «Соталия» и «Иния» во главу угла ставился комфорт пассажира. Мы исходили из того, что граждане России даже в самых отдаленных уголках страны достойны современного, по-настоящему комфортного и безопасного транспорта (отсюда – повы-

шенный уровень автоматизации, в том числе систем пожаротушения). И люди это ценят. Только за июнь 2023 года «Соталия» в Нижнем Новгороде перевезла 3,5 тысяч пассажиров. Мы получили много положительных отзывов о нашем судне. Это для нас главная награда за проделанную работу.

Насколько суда зависимы от импортного судового комплекующего оборудования?

Можно сказать уверенно, что на 90% мы импортонезависимы. Все ключевые элементы судов, а это пропульсивный комплекс и система управления судном, – отечественного производства.

Импортных составляющих очень небольшое количество, и они не имеют критического влияния на характеристики и технологичность судов. Мы работаем над полным импортозамещением, но в разумных пределах.

«Соталия» может быть доставлена к акватории обычным грузовым автотранспортом. Однако размеры «Инии» больше. Пожертвовали ли этой особенностью судна?

Нет, эта особенность остается – «Иния» так же мобильна, как и «Соталия». При помощи трала ее можно доставлять в районы эксплуатации по дорогам общего пользования. Этой осенью подобным образом будем переправлять «Инию» из Калининградской области, где она строится, в Псков, к месту будущей эксплуатации.

Какие уроки проектирования и постройки «Соталии» были учтены при проектировании и постройке «Инии»?

«Соталия» – это проект, который задумывался в 2018 году Департаментом технического развития ОСК как своего рода интегратор компетенций. Судно маленькое, но на нем были опробованы подходы к конструктивным, технологическим и производственным решениям на предмет применимости в судостроении. По сути, на одном судне реализовано минимум три вида ОКР. Получился своего рода вызов классическим устоям судостроения.

Что тут греха таить: и в 2018 году нам говорили, что так суда не строят, и сейчас продолжают нагнетать обстановку вокруг каких-то «неклассических» для судостроения подходов к конструктивному облику и решений, применяемых в новых судах. А как начать производить новый продукт без радикальных изменений в его конструктивном облике? Каким образом можно изменить его свойства (в данном случае в целях улучшения потребительских качеств для пассажиров), если не идти новым, современным путем, иногда вопреки устоявшейся классике? Мы же все летаем на самолетах, ездим на поездах и автомобилях. Почитайте историю: сколько критики было в адрес людей, которые занимались созданием первых образцов и продвижением их в обществе! Поэтому к критике надо относиться философски. Всё новое всегда воспринимается в штыки, так как меняет мир вокруг себя. Но при этом мир становится лучше и удобнее для жизни людей. Как говорил в свое время Генри Форд, «можно ездить на повозках, они тоже совершенно неплохи – смотря с какой стороны на них посмотреть», но почему-то мы пересели на более дорогие машины и сейчас не можем представить без них свою жизнь.

Все основные концептуальные решения были заложены в проекте «Соталия» совместно с лабораторией «Кинетика» и ее руководителем Владимиром Пирожковым. На самом деле впервые в судостроении мы с ним решили

пойти в дизайне судна от запроса потребителя, то есть человека, который перемещается на данном судне в пассажирском кресле. И нам это удалось. Естественно, основные элементы дизайна главных систем и агрегатов судов перекочевали в проект «Иния», так как унификация парка судов в части конструктивных и технических решений – это в перспективе удобная опция для эксплуатирующей организации, а для производителя это означает снижение себестоимости производства.

Поговорим об экономике обоих проектов. Сколько стоит само судно – головное, серийное?

На этапе концепции, разработанной в 2018 году, мы планировали построить головное судно за 40 млн рублей, включая разработку технической и рабочей конструкторской документации. Но цены на комплектующие росли, МТО-пакет контрактовался в 2020–2021 годах, а он на данном проекте достигает 70% стоимости. На момент представления «Соталии» на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) в 2022 году весь проект обошелся в 68 млн рублей. Стоит отметить, что «Соталия» строилась за счет средств бюджета АО «ОСК» и является собственностью АО «ОСК».

На сегодня (август 2023 года), с учетом сложившейся ситуации с ценами в стране, стоимость судов проекта «Соталия» для конечного пользователя составляет 120 млн рублей без НДС, а проекта «Иния» – 150 млн рублей без НДС. Что, исходя из конъюнктуры рынка современных судов, – вполне конкурентная цена.

Кстати, мы подняли архивы и увидели, что стоимость судна проекта «Заря», выпущенного в 1965 году, составляла 128 тыс. рублей за единицу в ценах 1965 года. Переведите эти цены в нынешние через золотой эквивалент и получите порядка 600 млн рублей. При этом по комфорту, топливной и эксплуатационной эффективности проекты «Соталия» и «Иния» превосходят «Зарю» в разы. Напомню, что «Заря» была массовым судном в СССР для организации регулярных речных пассажирских перевозок и, безусловно, передовым для своего времени, в том числе по комфорту и организации массового производства. А вот над топливной эффективностью и шумностью в салоне в те времена думали уже во вторую очередь.

Какие регионы заинтересованы в проектах «Иния» и «Соталия», сколько судов и по каким ценам они хотели бы приобрести? Есть ли интерес со стороны частных заказчиков?

Могу отметить интерес к данным проектам со стороны Калининградской области и ее губернатора Антона Алиханова – перед ним стоит задача обеспечить водные перевозки туристов и пассажиров в Калининградском и Куршском заливах, где глубина невелика. Наши суда идеально подходят под акваторию этого региона и, например, способны доставлять пассажиров практически из центра города Калининграда до Балтийска по воде, а также обслуживать Куршскую косу вплоть до поселка Морское.

Также есть интерес со стороны Республики Башкортостан, где планируют строить новый речной вокзал в Уфе. Для уральских рек и населенных пунктов водный транспорт – то, что надо; могу сказать это как человек, проживший и поработавший на Урале.

Есть определенный интерес со стороны и других регионов. Думаю, со временем, когда там появится желание



развивать регулярные речные перевозки, этот интерес материализуется в заказы.

– Сравнивали ли вы «Соталию» и «Инию» с другими пассажирскими судами, строящимися в России? Я имею в виду, например, московские электросуда от «Ситроникс», «Экоходы», «Кометы»... Считаете ли вы их конкурентами? Есть ли у «Соталии» и «Инии» своя ниша на рынке?

У каждого продукта есть своя ниша. Если сравнивать с железнодорожным транспортом, то «Соталия» и «Иния» – это что-то вроде «Ласточки», а «Валдаи», «Метеоры» и «Кометы» – это уровень «Сапсана». Следовательно, и зона обслуживания у наших судов – это город и пригород в радиусе хода до 100 км от города и все мелководные реки и озера.

Что касается судов на электродвижении, то это, безусловно, интересная тема. Но пока что такой транспорт могут позволить себе только большие города: электросуда требуют щепетильного обслуживания и высокой квалификации персонала. Рассмотрим ситуацию на примере Урала. Представьте себе маршрут между городом Чердынь и поселком Вильгорт, расположенными в 20 км друг от друга по реке Колва. Организовать в подобных местах речное сообщение на электродвижении можно, но, с точки зрения экономики, это пока утопия – разве что медведи из тайги будут розетки для зарядки выносить.

Для подобного сообщения в нашей огромной России «Иния» и «Соталия» как раз и созданы. Они обеспечат и по-новому разовьют связи между малыми населенными пунктами, в том числе туристические маршруты. По поводу тех же Чердыни и Вильгорта, о которых, я больше чем уверен, большинство читателей и не слышали, можно сказать: у этих мест богатая, древняя история, а возмож-

ность посмотреть на них с реки привлечет туда дополнительный поток туристов.

– Какие предприятия ОСК могут производить «Соталии» и «Инии» серийно?

Мы проработали этот вопрос исходя из наличия согласованных РКО технических проектов. Можем сказать, что для потребностей Калининградской области серийное производство может быть организовано на АО «ПСЗ «Янтарь», Центральный регион перекрывает АО «ССЗ «Вымпел», а южные регионы – АО «СЗ «Море». С любого из данных предприятий мы сможем доставить судно автотранспортом в районы эксплуатации, а также обеспечить сервисное обслуживание.

– Почему постройка головных судов была организована именно на «Ушаковских верфях»?

Интересен был опыт «Ушаковских верфей» в части использования ими голландских технологий строительства. Хотелось также поработать в партнерстве с частной компанией. Опыт получился интересный и своеобразный, поэтому далее мы рассчитываем на собственные силы, однако готовы продавать частным верфям лицензии на строительство данных судов.

– В чем заключается роль НИПТБ «Онега» в реализации проектов?

Мы шли путем западных компаний, когда фирма-производитель по сути является инженерным центром и ведет строительство на принципах проектного управления. Эти функции взяли на себя коллеги из НИПТБ «Онега». Можно по-разному смотреть на то, что получилось, но результат налицо: есть работающее судно, которым довольны пользователи, и есть развитие проекта – создание судна для следующего региона. При должном продвиже-

нии продукта жители РФ будут с удовольствием перемещаться на «Соталиях» и «Иниях» по рекам России уже в ближайшем будущем. При соответствующей донастройке процесса возможны новые продукты и новые проекты.

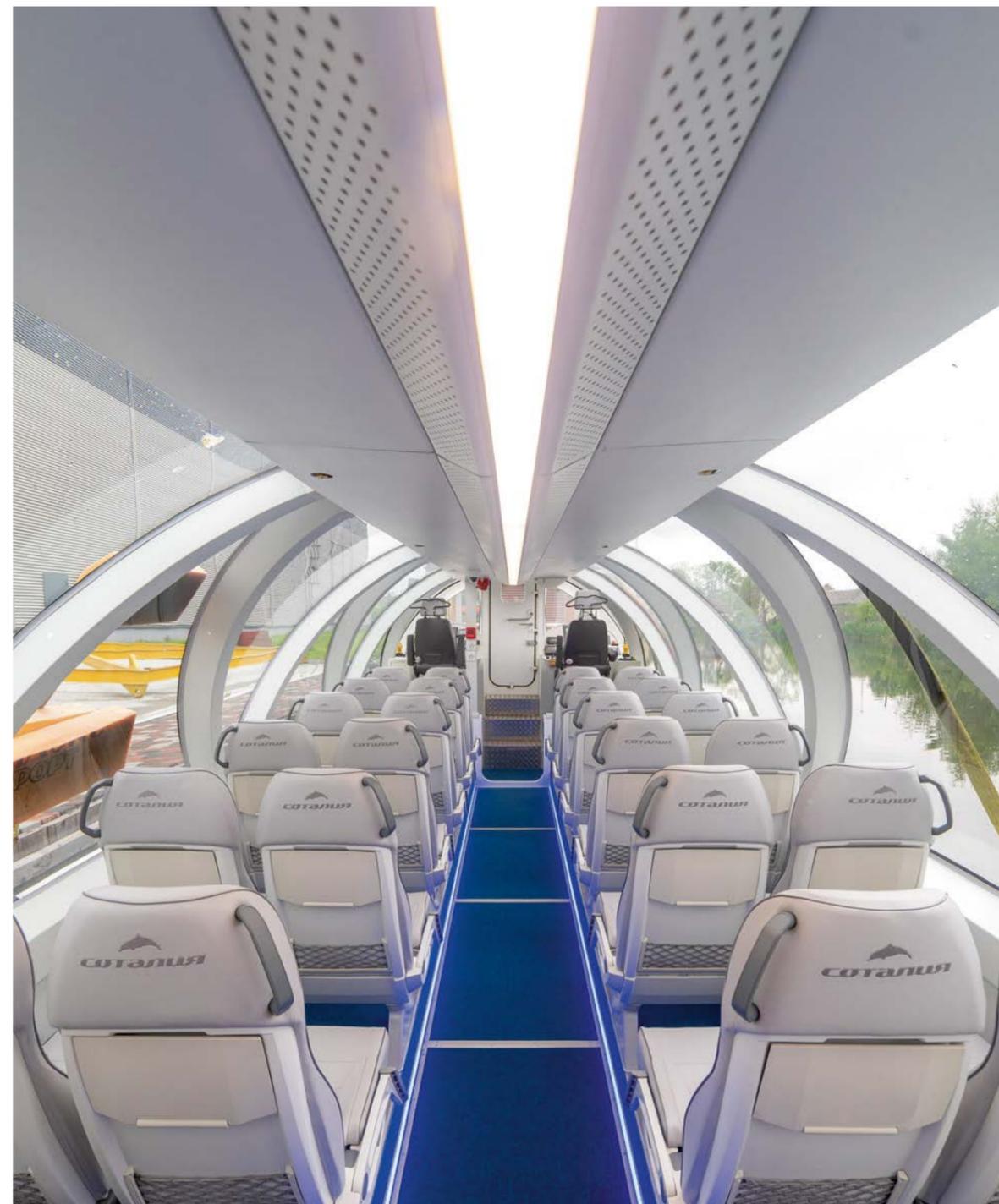
– На выставке «SLS-2023» в Калининграде представитель АО «ПСЗ «Янтарь» рассказал о проекте речного трамвайчика. Имеет ли этот проект отношение к «Соталии» и «Инии»?

В той или иной степени решения, заложенные в проект «Соталия», начинают применяться и в других проектах Группы ОСК. Что касается АО «ПСЗ «Янтарь», то, как я

говорил ранее, мы планируем использовать его базу для производства подобного рода судов, с тем чтобы удовлетворить потребность Калининградской области в данном виде транспорта.

– Сколько небольших пассажирских судов будет выпускать ОСК в 2028 году?

Президент РФ В.В. Путин поставил перед регионами задачу развивать регулярные речные перевозки и туризм. В свою очередь, мы, Группа ОСК, готовы удовлетворить существующие потребности регионов в полном объеме. Все компетенции и мощности у нас для этого есть.



На заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде строятся три пассажирских теплохода проекта 00840 «Карелия», разработанного нижегородским Конструкторским бюро по проектированию судов «Вымпел». На первый взгляд, они похожи на уменьшенную копию круизного лайнера «Мустай Карим» проекта PV300, построенного на ПАО «Завод «Красное Сормово» в 2019 году. Ограничивается сходство лишь внешними признаками, или теплоходы «Карелии» являются обновленной версией легендарного сормовского четырехпалубника? Какова готовность теплоходов на сегодняшний день? Ответы – в материале, подготовленном пресс-службами Завода «Красное Сормово» и КБ «Вымпел». Впервые модель лайнера смешанного плавания «Карелия» был представлен в этом году на выставке «НЕВА 2023» в экспозиции ОСК.

Технические характеристики «Карелии»:

Длина, м	131
Ширина, м	13,8
Осадка, м	2,9
Скорость хода, км/ч	22
Экипаж (человек)	97
Пассажироместимость (человек)	183

СЕМЬ ВОПРОСОВ О ПРОЕКТЕ 00840 «КАРЕЛИЯ»

1. «КАРЕЛИЯ» – ПОЛНОСТЬЮ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОЕКТ?

Да, проект 00840 полностью разработан нижегородским АО КБ «Вымпел». При работе над ним конструкторы учитывали опыт эксплуатации различных российских и зарубежных пассажирских теплоходов, среди которых «Лев Толстой» проекта Q-056, производства ГДР, Чехословацкий теплоход проекта 92-016, теплоход «Владимир Ильич» проекта 301, производства ГДР и иные. Благодаря коллегам, эксплуатирующим данные суда, удалось изучить особенности эксплуатации каждого судна, детально рассмотреть положительные и отрицательные аспекты, выявленные в процессе эксплуатации судов, в особенности PV300, заказчиком судна, командой на борту и пассажирами.

2. В ЧЕМ ОТЛИЧИЯ ТЕПЛОХОДОВ «КАРЕЛИИ» ОТ КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА «МУСТАЙ КАРИМ»?

Часто проект 00840 сравнивают с круизным лайнером PV300 «Мустай Карим». Несмотря на внешнюю схожесть, это принципиально разные проекты. В отличие от PV300 «Карелия» разработана под правила «Российского Классификационного Общества» и рассчитана на значительно более широкий район эксплуатации: от Балтийского и Белого до Каспийского и Черного морей, включая бассейны рек центральной части России. Как следствие, «Карелия» меньше, чем «Мустай Карим», так как её габариты должны обеспечивать возможность прохождения Беломоро-Балтийского канала.

3. КАКОВЫ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДОВ «КАРЕЛИИ»?

Пассажирский теплоход проекта 00840 «Карелия» представляет собой стальное самоходное судно с двумя поворотными винторулевыми колонками, с вертикальным форштевнем и транцевой кормовой оконечностью, с избыточным надводным бортом, с развитой четырехъярусной надстройкой, с носовым расположением рулевой рубки, с машинным отделением в кормовой части.

4. КАКИМ ОБРАЗОМ ВЫБИРАЛИСЬ ПАРАМЕТРЫ СУДОВ СЕРИИ?

Выбор оптимальных параметров любого судна – трудоемкий процесс совместной работы с заказчиком судна. На первоначальном этапе важно подготовить техническое задание на разработку проекта, определяющее технические и эксплуатационные требования к судну. Для этого необходимо определить районы эксплуатации, маршрутные линии, целевую аудиторию, количество пассажиров и экипажа, номенклатуру помещений и их площади, места бункеровки и пополнения провизии для определения автономности по запасам топлива и провианта, предусмотреть альтернативные варианты использования судна.

При разработке проекта судна «Карелия» на первой стадии работ с заказчиком судна был подготовлен опросный лист, по результатам заполнения которого определены основные характеристики судна, позволяющие получить необходимый экономический эффект от создания судна. После совместного обсуждения и анализа основных характеристик судна с учетом требований надзор-

ных органов разработана схема общего расположения, выработаны архитектурные решения и определен внешний облик судна. Разработку дизайн-проекта внутренних интерьеров помещений теплохода выполнял подрядчик заказчика.

В собственном опытовом бассейне КБ «Вымпел» были проведены модельные испытания с целью исследования ходкости на чистой воде и волнении. Дополнительно изучен вопрос забрызгивания иллюминаторов и окон при различных волнениях на разных курсовых углах. По результатам испытаний отработана форма обводов корпуса.

5. НАСКОЛЬКО СЕРИЯ «КАРЕЛИЯ» БУДЕТ КОМФОРТНА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ?

Проектом предусмотрены конструктивные и технические решения, повышающие уровень комфорта пассажиров: выделение площадей помещений, соответствующих заданному уровню комфорта, наличие открытых балконов, бассейна на солнечной палубе, установка систем вентиляции и кондиционирования воздуха с возможностью изменения температуры в каждом помещении, полное разделение зон проживания, приготовления и приема пищи пассажиров, экипажа и обслуживающего персонала.

На шлюпочной палубе в самом носу судна расположены каюты VIP-класса с панорамным обзором. Средняя палуба оборудована специальными механизированными трап-сходнями, рассчитанными на высоту морских причалов. Снижение уровней шума и вибрации достигается за счет применения в проекте качественной шумоизоляции, установки механизмов на амортизаторах. В проект заложены современные дизайнерские решения, предусмотрен широкий комплекс услуг и развлечений на борту: ресторан с приватной зоной, музыкальный салон, бар, зоны досуга, спорта, развлечений и СПА-зоны.

Кстати, в зимний период возможно использование судов «Карелии» в режиме гостиницы при стоянке в речном порту в Москве.

6. В ЧЕМ ПРЕИМУЩЕСТВА ТЕПЛОХОДОВ ДЛЯ ЭКИПАЖА?

В «Карелии» учтены замечания команды по формированию пространства рулевой рубки для беспрепятственного осмотра окружающей забортовой обстановки с борта на борт. Также предусмотрен комплекс мер, позволяющих снизить расходы на эксплуатацию судна, в том числе использование двухтопливной системы для работы главных двигателей и дизель-генераторов, применение компактной системы охлаждения механизмов энергетической установки с помощью бокскулеров.

7. КАК ПРОДВИГАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО СЕРИИ?

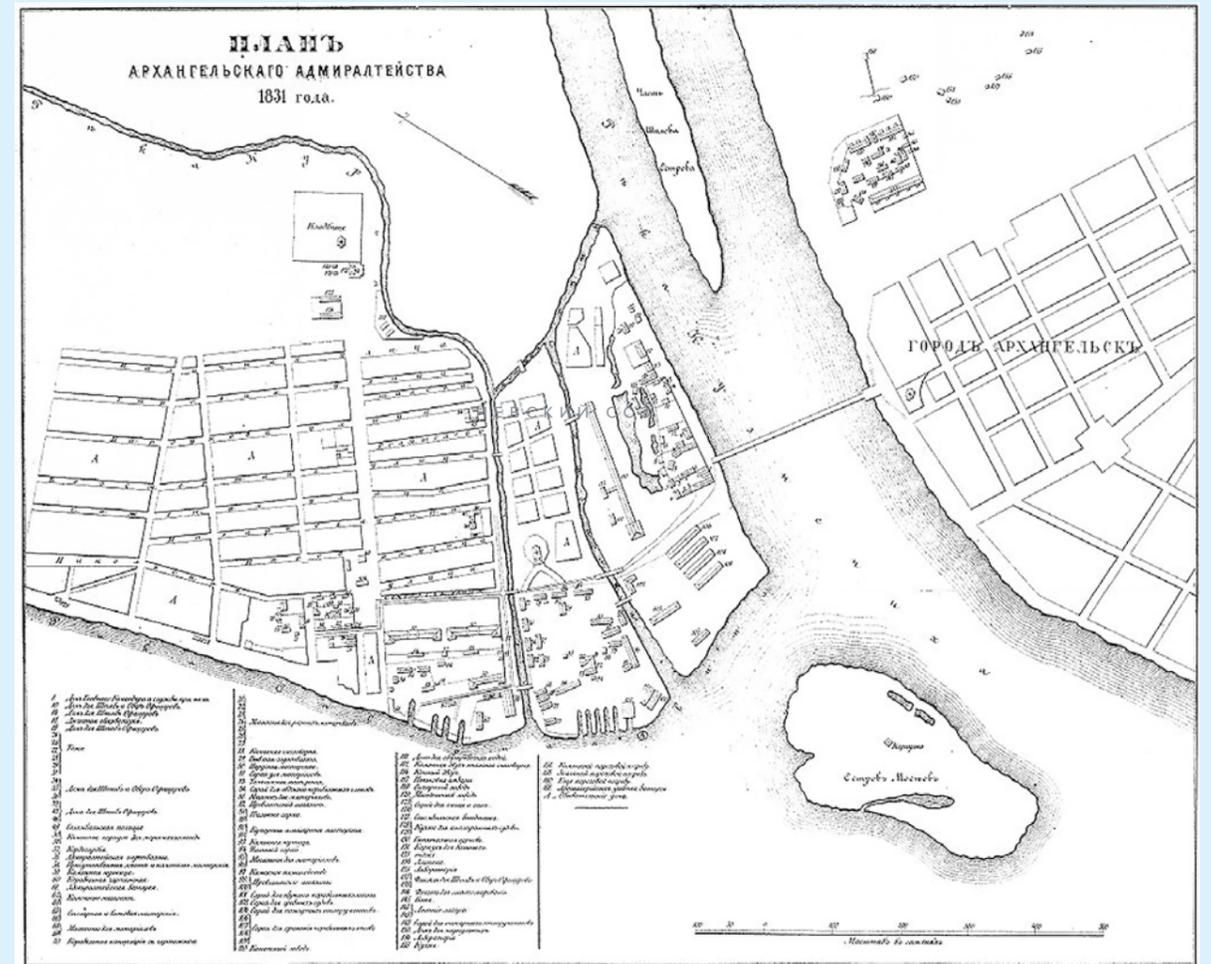
Все три судна уже заложены на сормовской верфи в 2023 году: головное – 28 апреля, второе – 26 мая, третье – 16 июня. Их готовность на 1 августа 2023 года составляет, соответственно, 5,3%, 1,4% и 0,2%. В данный момент формируются днищевые, бортовые секции, платформы, выгородки, секции главной и средней палуб.

Серия круизных теплоходов проекта 00840 «Карелия» строится на заводе «Красное Сормово» при поддержке Правительства РФ в рамках программы по обновлению отечественного речного флота.



«КРАСНАЯ КУЗНИЦА» – КОЛЫБЕЛЬ МОРСКОЙ ГВАРДИИ РОССИИ

Первым военным кораблем, удостоенным кормового Георгиевского флага за храбрость экипажа в Наваринском сражении, стал «Азов», построенный на Соломбальской верфи, предтечи Судоремонтного завода «Красная Кузница» - филиала АО «Центр судоремонта «Звёздочка». Завода, который 18 сентября отмечает 330 лет со дня образования.



Мы не случайно начали рассказ о Соломбальской верфи – первом государственном судостроительном предприятии России, основанном Петром I, с линейного корабля «Азов». Дело в том, что его история, а вместе с ним и история завода – эталон созидательного труда корабелов, пример служения Родине.

Линейный корабль «Азов» спустили на воду 7 июня 1826 года. Построенный знаменитыми архангельскими мастерами Андреем Михайловичем Курочкиным и Василием Артемьевичем Ершовым, корабль был настолько совершенен, что его чертеж перенесли на медную доску: «дабы не было от него от-

ступлений». Впоследствии по нему на верфях Архангельска и Петербурга с 1826 по 1836 годы было построено пятнадцать систершипов.

Примечательно, что свою лепту в создание 74-пушечного флагмана русского военно-морского флота внёс известный мореплаватель и первооткрыватель Антарктиды, будущий легендарный адмирал Михаил Петрович Лазарев. А в состав экипажа «Азова» были зачислены не менее прославленные в будущем флотоводцы, герои первой обороны Севастополя: лейтенант Павел Степанович Нахимов, мичман Владимир Алексеевич Корнилов, гардемарин Владимир Иванович Истомин.

XIX век стал для судовой верфи, получившей к тому времени статус Архангельского адмиралтейства, самым созидательным периодом – только для Балтийского флота было построено 85 кораблей. Корабли Поморья во многом опередили своих иноземных коллег. Железные элементы в системе деревянного набора, вентиляция трюмов, известковое покрытие подводной части судового корпуса и другие новации вошли в мировую практику судостроения с берегов Северной Двины.

Всего со дня основания и до весны 1862 года в Соломбале только боевых кораблей и судов было построено около 450 единиц. 5 марта стал для корабелов чёрным днём: Указом императора Александра II было упразднено Архангельское адмиралтейство. Официально – в связи с переносом центра военного судостроения на Балтику. Ломать – не строить: меньше чем через год от огромного, мощного предприятия осталась только гидрографическая часть. Всё остальное было распродано.

Территория верфи находилась в запустении до 1887 года, до организации Управления работ по улучшению Архангельского порта с мастерскими. С этого момента и до начала советского периода в истории государства будущая «Красная Кузница» занималась лишь ремонтом судов. И одновременно

открыла новую страницу своей летописи – Центра по подготовке экспедиций по изучению и освоению Арктики.

Следующим испытанием на прочность стало окончание Гражданской войны и изгнание интервентов: разграбленные цеха, разрушенные причалы и краны, затопленные доки требовалось восстановить как можно скорее. Неимоверным напряжением всех сил рабочие не только смогли запустить производство, но и к 1922 году построить первое советское научно-экспедиционное судно «Персей».

В годы Великой Отечественной войны корабли судоремонтного завода «Красная кузница» вместе с военными моряками и инженерами работали единой командой, невзирая на трудности с топливом и материалами, уходом на фронт более 1100 работников завода и недостатком продуктов. От соломбальских причалов уходили в море отремонтированные корабли Беломорской флотилии, суда ленд-лизинговых конвоев (более 200 единиц). Параллельно был освоен выпуск военной продукции: мин, гранат, а также строительство аэросаней.

Навсегда в памяти корабелов останутся имена слесаря Н. Башлыкова, медника В. Котлова, слесаря-инструментальщика В. Артёмова, моториста Н. Голубева, которые сутками не покидали своих рабочих мест. Многие судоремонтники были награждены орденами и медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» и «За оборону Советского Заполярья».

В честь 30-летия Победы напротив проходной завода был воздвигнут монумент погибшим, где 205 имен судоремонтников навечно запечатлены в бронзе. Среди них герои Советского Союза: Геннадий Иванович Катарин, Сергей Николаевич Орешков и Пётр Прокопьевич Фефилов.

Главной задачей послевоенного периода являлось дальнейшее развитие и реконструкция судостроительных и судоремонтных предприятий. Судоремонтный завод «Красная Кузница» поступательно развивал компетенции по ремонту различных классов кораблей и судов, модернизировал производство, вводил в эксплуатацию новое оборудование.

После начавшейся в 1965 году масштабной реконструкции верфи, судоремонтный завод «Красная Кузница» стал одним из самых современных предприятий, сумев сохранить этот статус до распада СССР. Здесь обретали вторую жизнь любые суда – от небольших катеров и буксиров до могучих океанских транспортов и лайнеров.

За высокие производственные показатели и образцовую работу завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени, рабочие и инженеры – орденами и медалями. Бригадир судосборщиков Анатолий Васильевич Сидоровский был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Это время очень хорошо помнит один из старейших работников верфи – Владимир Николаевич Логачёв. В 1972 году он пришел учеником в корпусно-сварочный цех. За без малого полвека работы Владимир Николаевич трудился на всех значимых заказах верфи, стал бригадиром, профессионалом высочайшего класса и наставником для молодых рабочих.

Сотни кораблей, гидрографических, аварийно-спасательных и различных вспомогательных судов гражданского и Военно-Морского флотов ремонтировались и модернизировались с

неизменно высоким качеством и в оговорённые сроки. Вместе с коллегами Владимир Николаевич воочию видел результаты своего труда, понимал его значимость для всей страны и гордился успехами.

Поэтому нетрудно представить горечь переживаемых эмоций заслуженного корабела, когда на его глазах дело всей жизни – судоремонтный завод «Красная Кузница» оказался всего в полушаге от банкротства и, как и 132 года назад, снова едва не прекратил своё существование. В рыночной экономике 90-х годов прошлого и начала XIX века не нашлось места старейшей государственной верфи.



Слово «госзаказ» тогда практически вышло из обращения, а новоявленных бизнесменов завод больше интересовал, с точки зрения сдачи в аренду земли и зданий, распродажи активов по цене металлолома и выкупа акций у работников. Вскоре на судоремонтном заводе «Красная Кузница» было введено внешнее управление. Чуда не произошло: восстановление производства не состоялось, завод взяли в осаду кредиторы. Сумма долга составила более 150 миллионов рублей. Колоссальные по тем временам деньги. Отчаявшиеся в надежде на возрождение люди покидали ставшие родными цеха в поисках лучшей доли.

Владимир Логачёв остался на заводе и со слезами радости на глазах встретил в 2007 году весть о присоединении судоремонтного завода «Красной Кузницы» в качестве филиала к Центру судоремонта «Звёздочка». Опыт оживления умирающих верфей у северодвинцев имелся, но главное было в том, что никто не сомневался в ценности приобретения пусть и разрушенного, но перспективного актива.

Не было больше сомнений в судьбе завода и своём будущем и у Владимира Логачёва. К этому времени, несмотря на все пертурбации, Владимир Николаевич, достойный наследник петровских кораблестроителей, основал свою трудовую династию. Вместе с отцом, в его бригаде работали сыновья: Александр и Алексей. Сегодня Александр заменил отца на посту бригадира, но ветеран не ушел на пенсию. Владимир Логачёв – контролер судокорпусных, судомонтажных и трубопроводных работ ОТК.

Предпринятые шаги по техпереворужению судоремонтного завода «Красной Кузницы», привлечению новых

кадров позволили проводить на верфи круглогодичное докование судов с полным циклом ремонтов и модернизации судов тоннажем до 9000 тонн. Очередь из кораблей и судов расписана на месяцы вперёд. Расписание доковых операций составлено до 2025 года.

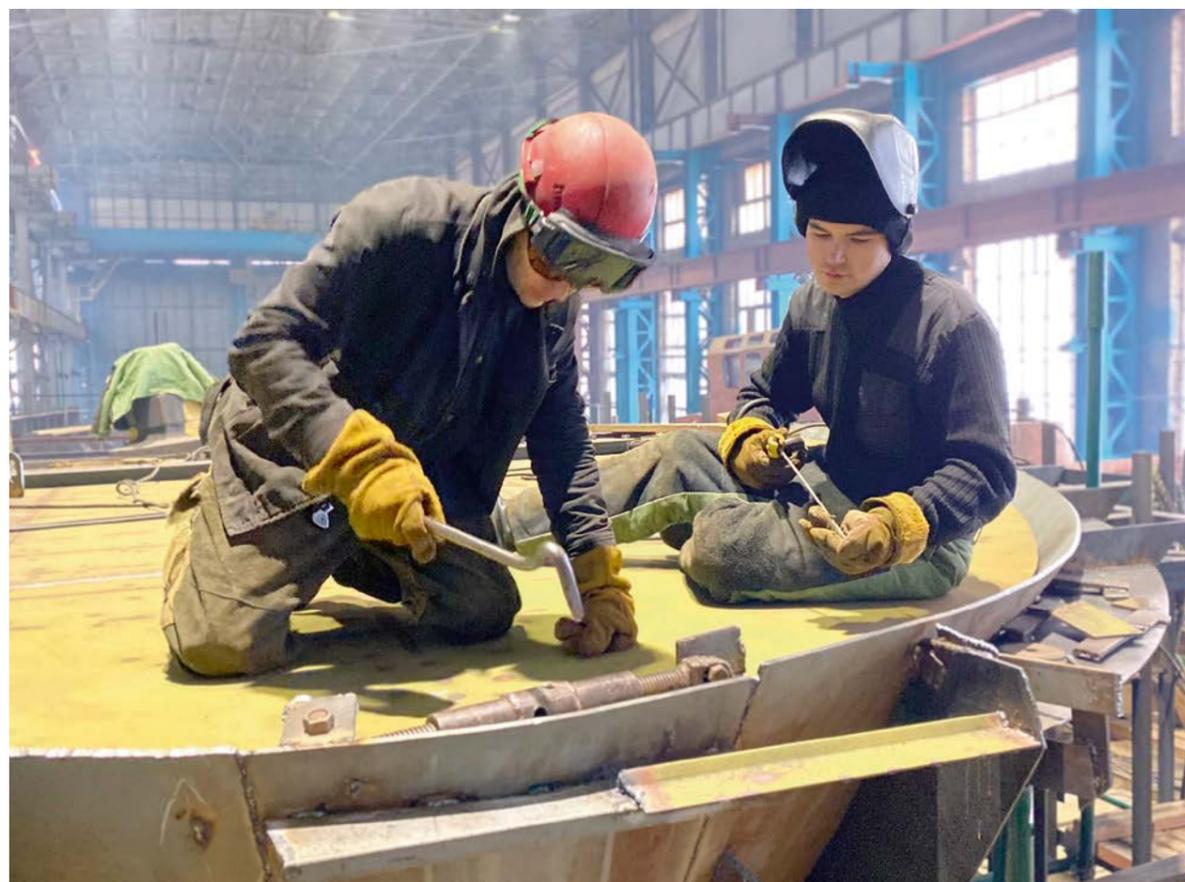
В своем составе завод имеет корпусное, трубопроводное, деревообрабатывающее, слесарно-механическое, электромонтажное, дизельное и доковое производства. Судоремонтный завод «Красная Кузница» имеет возможность строить буксиры, пассажирские суда, баржи, паромы, понтоны, плавучие причалы и наплавные мосты любого типа.

Началом новой эры стала закладка 29 июня 2022 года, в День кораблестроителя первого в серии пассажирского судна ледового класса проекта РЕГК.126. Впервые за последние 30 лет судоремонтный завод «Красная Кузница» приступил к строительству кораблей!

Всего для перевозки людей на внутригородских линиях городов Архангельска и Онеги в периоды ледостава и паводка завод построит четыре судна. Отметим, что одним из рабочих, которому было доверено укрепить закладную доску к секции первенца-«пассажира», был Алексей Логачёв.

Андрей Мирошников

Фото из архива архангельского филиала АО «ЦС «Звёздочка» – Судоремонтного завода «Красная Кузница».



СОТРУДНИЧЕСТВО ВО СЛАВУ РОССИЙСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА



30 июля 2023 года, в День Военно-Морского Флота России во исполнение поручения Президента Российской Федерации, в Кронштадте прошла торжественная церемония открытия Музея военно-морской славы – центрального объекта культурно-просветительского комплекса туристско-рекреационного кластера, создаваемого в рамках проекта «Остров фортов».

В мероприятии приняли участие: губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, начальник Главного штаба ВМФ – первый заместитель Главнокомандующего ВМФ России Александр Носатов, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Еvtухов, руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу, ветераны ВМФ, а также представители общественных объединений военных моряков, предприятий и организаций, которые оказывали помощь в создании музея.

А незадолго до официального открытия 23 июля Музей военно-морской славы посетили Президенты России и Белоруссии Владимир Путин и Александр Лукашенко. Экскурсию по музею лидерам России и Белоруссии провела Ксения Шойгу. Путин и Лукашенко начали осмотр экспозиции именно с К-3.

«Остров фортов» – проект по сохранению культурного наследия и комплексному развитию территории Кронштадта – центра военно-морской славы России. Он реализуется по поручению Президента России Владимира Путина и предполагает создание туристско-рекреационного кластера, посвященного ВМФ. В этой работе очень гармонично выстроились партнерские отношения «Острова фортов» с крупнейшей судостроительной компанией России АО «ОСК».

Важное направление сотрудничества – совместная реализация музейных и просветительских проектов, популяризация истории отечественного флота и судостроения. Соответствующее соглашение стороны подписали 14 июня 2023 года, однако само по себе сотрудничество началось гораздо раньше – практически с самого начала реализации проекта «Остров фортов».

Это и масштабная работа по спасению и музеефикации первой советской атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол», которая благодаря совместной инициативе Минобороны России, «Острова фортов», ОСК и входящих в корпорацию предприятий обрела новую жизнь в качестве центрального экспоната, построенного в Кронштадте Музея военно-морской славы. Это и создание постоянной экспозиции указанного музея, где тема судостроения нашла широкое отражение.

Помимо сохранения и популяризации военно-морской истории России «Остров фортов» и ОСК делают ее доступнее для широкой аудитории, в том числе в транспортном отношении. В 2021 году «Остров фортов» совместно с партнерской судостроительной компанией восстановили регулярное водное сообщение между центром Санкт-Петербурга и Кронштадтом, которое отсутствовало практически десятилетие. Его востребованность растет год от года. В первую навигацию мы перевезли порядка 23 тыс. пассажиров, во вторую – более 54 тысяч. Прогноз на этот год – более 80 тыс.

Чтобы удовлетворять растущий спрос на высоком уровне, на входящем в Объединенную судостроительную корпорацию Средне-Невском судостроительном заводе специально для «Острова фортов» строятся современные пассажирские катамараны. Всего будет 6 новых катамаранов проекта «Котлин» вместимостью до 152 пассажиров и 4 катамарана проекта «Соммерс» вместимостью до 120 пассажиров. «Котлины» предназначены для связи между центром Петербурга и Кронштадтом, а «Соммерсы» будут обслуживать экскурсионные маршруты.

Два «Котлина» уже построено – один уже работает на линии, другой завершает ходовые испытания и будет введен в строй в эту навигацию. Еще два заложено и будет спущено на воду в следующем году, а третья пара выйдет на линию через два года. Эти суда смогут прохо-

дить под сводами петербургских мостов, обладают высокими скоростными и мореходными качествами. Пассажиры в количестве до 200 человек (в т.ч. лица с ограниченными возможностями) размещаются в комфортных условиях в салоне (150 человек) и на открытой части верхней палубы (50 человек). Максимальная скорость судна составляет 31 узел (около 57 км/ч). Строительство судов ведется под надзором Российского морского регистра судоходства.

«Соммерсы» будут обладать улучшенными мореходными качествами для акватории Финского залива и оснащаться по последнему слову техники. Они будут использоваться для перевозок пассажиров в рамках существующего экскурсионного маршрута вокруг фортов Кронштадта от причала парка «Остров фортов». Маршрут функционирует уже второй год и демонстрирует растущую популярность: за сезон навигации 2022 года им воспользовалось почти 50 тыс. человек.

Кроме того, в теплое время года катамараны будут использоваться для сообщения с не имеющими сухопутной связи с Кронштадтом островными фортами «Кроншлот» и «Император Александр Первый», которые к 2026 году откроются после реставрации и музеефикации. Именно поэтому они проектируются с учетом особенностей расположения фортов в акватории Финского залива. Так, самый первый форт Кронштадта – «Кроншлот» – имеет узкий вход во внутреннюю гавань, что делает невозможным проход существующих типовых речных судов из-за их габаритов и маневренных характеристик. Каждый катамаран рассчитан на 120 пассажиров. Первая пара «Соммерсов» выйдет на маршруты в 2024 году, вторая – в 2025 году.

«С ОСК у нас уже есть большой опыт успешного сотрудничества, за результаты которого хочется выразить отдельную благодарность руководству ОСК. Мы вместе строим новый флот для Кронштадта – уже спущено на воду два современных пассажирских катамарана проекта «Котлин», буквально только что заложена вторая пара «Котлинов» и первая пара катамаранов проекта «Соммерс». Совместными усилиями был реализован уникальный проект по перемещению в Кронштадт, реставрации и музеефикации АПЛ К-3 «Ленинский комсомол», ведется работа по формированию экспозиции Музея военно-морской славы. В рамках сегодняшнего соглашения мы фиксируем перспективные направления дальнейшей совместной работы: будем совместно проводить просветительскую работу, в том числе организовывать музейные проекты и экспозиции о выдающихся деятелях отечественного судостроения, кораблях-музеях, проводить тематические лекции и экскурсии, сотрудничать в продвижении активностей в области парусного и судомодельного спорта», – отметила руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу.

Руководство АО «Объединенная судостроительная корпорация» высоко оценило сотрудничество с «Островом фортов», назвав создаваемый им в Кронштадте Музей военно-морской славы «новой туристической жемчужиной Санкт-Петербурга»: «Создаваемый Музей военно-морской славы – это новое слово в музеефикации... Мы понимаем, что только помня о нашей истории, только напоминая будущим поколениям, через что прошли наши отцы и деды, мы можем сохранить традиции, которые живы в нашем судостроении – это династии, это наставничество, это передача опыта молодым. Поэтому я надеюсь, что это соглашение ОСК с «Островом фортов» – еще один шаг в осознании величия России и всего того, что предыдущие поколения для этого величия сделали».

ПРЫЖОК В ТЕМНОТУ: МИССИЯ ВЫПОЛНЕНА

В музеефикации подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол» принимали участие многие сотрудники Объединенной судостроительной корпорации и входящих в нее обществ. Долгие годы судьба корабля «висела на волоске», ведь для ее сохранения в качестве экспоната музея требовались не только деньги – нужно было объединить силы разных организаций в ОСК и вне ее, мотивировать их работать сообща, а это непросто. Многим даже казалось, что проект восстановления К-3 – это «прыжок в темноту», из которого ничего хорошего не выйдет.

Сегодня, когда К-3 стоит в музее в Кронштадте, все участники проектной команды испытывают законную гордость, что внесли свой вклад в это важное для всей страны дело. О том, как этот проект был задуман и реализован, журналу ОСК в формате «круглого стола» рассказали сотрудники корпорации: руководитель направления Наталья Бухарова, руководитель проекта Алексей Кузнецов и главный специалист Дарья Скидан.



Наталья Бухарова:

Коллеги, мы с вами вместе принимали участие в реализации в ОСК очень интересного имиджевого проекта по сохранению памяти о создателях первой атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол». Результатом этого проекта стала музеефикация корабля в «Острове фортов» в Кронштадте. Но помимо результата интересно и то, каким образом в структуре корпорации, во входящих в нее обществах этот проект возник и получил свое развитие. За два года завершены уже три из четырех этапов проекта, остался последний – работы внутри лодки, подготовка ее помещений к приходу туда посетителей музея.

А как все начиналось? Как вы пришли в ОСК и вошли в этот уникальный для ОСК кросс-функциональный проект?



Алексей Кузнецов:

Я работаю в периметре корпорации с 22 лет – начинал в бюро капитального строительства АО «СПО «Арктика» в Северодвинске, затем работал в АО «ЦС «Звездочка». В ОСК пришел в 2019 году на должность начальника отдела капитального строительства. Это было время переезда в Санкт-Петербург большей части общества – я курировал ремонт новых офисных помещений, а затем перешел работать в ДТР.

Когда вы предложили мне участие в этом проекте, я сразу понял, насколько он интересный. Хотелось поработать с вами, Наталья Михайловна, благо был уже опыт в годы работы на АО «ЦС «Звездочка». То, что проект получился на стыке строительства, судоремонта и судостроения, говорило в его пользу. И конечно, такой проект – это очень полезно для имиджа всей корпорации.



Дарья Скидан:

По образованию я инженер-гидротехник, работала в сфере проектирования судостроительных предприятий, в том числе в дирекции капитального строительства ПАО Судостроительный завод «Северная верфь», где занималась проектированием эллинга и других сооружений предприятия. Но мне захотелось расширить свои компетенции, и поэтому я пришла в департамент технического развития ОСК.

Первое чувство – волнение, ведь с подобными проектами я ранее не сталкивалась. Такой проект может быть лишь раз в жизни. Мне захотелось прикоснуться к истории, стать ее частью – и конечно же попытаться увидеть реализацию сложных проектов с новой для себя стороны.

Н.Б.: Какие неожиданные для себя открытия вы сделали?

А.К.: Для меня было неожиданно большое внешнее сходство систем из разных областей – судоремонта и капитального строительства – и при этом огромная разница в нюансах. В строительстве все достаточно четко: есть смета, есть проект. В судоремонте путь к финальной смете очень далек – через дефектации, обсчеты, пересчеты. Но тем интереснее.

Н.Б.: А как вам удавалось совмещать основную работу в ДТР и проектную работу по этой теме?

Д.С.: Это – самый актуальный вопрос для всех, кто принимает участие в кросс-функциональных проектах. Поначалу казалось, что это невозможно, так как проект двигался очень активно, требовались оперативные решения, надо было быть везде – контактировать с проектировщиками, строителями. Но потихоньку удалось расставить приоритеты, хотя не обошлось и без вечерних посиделок на работе, без работы в выходные дни, чтобы доделать задачи по основному функционалу. Хотя в судостроении нет разделения на основные и дополнительные задачи – все задачи важны.

Н.Б.: Как вы оцениваете форму управления кросс-функциональным проектом – без стандартов, фактически «с колёс»?

А.К.: Плюс – то, что бюрократия в этом проекте была минимизирована. Очень многое решалось в инициативном порядке, где-то по требованию инвестора. Минус – сложно было контролировать мелочи, их было очень много, трудно было ничего не забыть. То есть мы двигались быстро, но требовалась максимальная сосредоточенность, чтобы все держать в голове.

Н.Б.: Какие навыки вы развили для себя в этом проекте?

А.К.: В первую очередь коммуникацию с судостроителями. Коммуникаций было очень много и с заказчиками, и с субподрядчиками. Во-вторых, скорость. В-третьих, умение действовать в условиях неопределенности. Все это придавало динамики проекту, но я, в принципе, не люблю монотонную работу, мне больше нравится проектная деятельность. И я бы пожелал всем участникам будущих проектов такого типа не бояться в них участвовать, брать на себя инициативу, самостоятельно принимать решения, пусть даже сложные, и учиться, делая.

Д.С.: Моей основной задачей было выстраивание коммуникаций между нашими проектировщиками из АО «СПМБМ «Малахит» и АО «НИПТБ «Онега» и нашими строителями, своевременная подготовка заданий, чертежей, схем по текущему этапу. То, что проект завершен вовремя – результат соблюдения очень сжатого графика всеми участниками проекта.

Н.Б.: Какими тремя словами вы могли бы охарактеризовать этот проект?

Д.С.: Оперативность, инициативность, своевременность.

Н.Б.: Опыт кросс-функциональной работы, на ваш взгляд, был полезен?

А.К.: Безусловно, результат-то налицо. Конечно, его бы не было без объединения всех сил – СПМБМ «Малахит», наших заводов, Министерства обороны, ВМФ, инвестора – всех участников нашей большой команды.

Д.С.: Я увидела в данном проекте, как слаженно может работать команда из большого числа организаций, как выстраивается кооперация вокруг единой цели. Опыт такой кооперации пригодится мне, да и всем участникам, в дальнейшем. И я бы пожелала всем главное – перестать откладывать задачи, которые вы можете решить прямо сейчас. И перестать бояться нового.

Н.Б.: Результат нашей общей работы – то, что мы увековечили память о наших инженерах, конструкторах, рабочих, создавших на АО «ПО «Севмаш» первую атомную подводную лодку нашей страны. Но как сегодня Вы, уже после трех этапов нашего проекта, оцениваете создание К-3 – чем это было для страны, для судостроения?

Д.С.: Создание К-3 тоже было кросс-функциональным проектом для всей страны, который включал в себя множество новых, прорывных технологий из разных областей знания и из разных отраслей промышленности. Конечно, восстановление и музеефикацию подводной лодки нельзя сравнить с той грандиозной работой, которую проделали ее строители семьдесят лет назад. Но участие в нашем проекте помогло нам лучше понять, как была спроектирована и построена К-3, и какой подвиг совершили все те, кто ее создал.

КРОНШТАДТСКОМУ МОРСКОМУ ЗАВОДУ 165: СТРЕМИМСЯ ВПЕРЕД!



Судоремонтный завод на острове Котлин возник не на пустом месте – уже с начала 18-го столетия, как только Кронштадт стал главной военно-морской базой русского флота на Балтике и крупным торговым портом, здесь строили и ремонтировали корабли.

К середине 19-го столетия, когда воздвигались здания завода, в Кронштадте успешно действовало ремонтно-строительное адмиралтейство, занимавшееся достройкой и оснащением кораблей и судов, построенных на верфях Санкт-Петербурга.

В военном кораблестроении наступила эпоха парового флота, возникла потребность в создании «пароходостроительного заведения». Первый цех при строящемся Пароходном заводе открылся во время Крымской войны (1853-1856) – это были ремонтные мастерские для паровой канонерской флотилии, построенной для защиты водного пути к Санкт-Петербургу.

В первые годы деятельности завод являлся одним из самых передовых предприятий не только в России, но и в Европе. Организация рабочего, складского, технологического пространства, коммуникации, станки – все было выполнено в соответствии с уровнем и требованиями современной промышленной архитектуры.

Завод стоял у истоков броненосного кораблестроения России. В доках и у стенок завода на корабли монтировались броневые листы, изготавливались корабельные механизмы, орудия, паровые котлы. Здесь достраивались и ремонтировались броненосцы, миноносцы, подводные корабли. Изделия Пароходного завода всегда отличали высокое техническое мастерство и качество выделки. Завод успешно экспонировался на крупнейших российских и всемирных выставках в период 1861-1900 гг.

С конца 19 столетия завод сосредоточился на участии в достройке кораблей и ремонте механизмов. Его не миновал не только ни один корабль парового Балтийского флота, но и ни один вновь построенный корабль. Он готовил эскадры в Русско-японскую и Первую мировую войны.

После революции кронштадтские корабельщики участвовали в создании морских сил молодой Советской республики, в укреплении Красного Балтийского флота. Крейсера «Аврора» и «Профинтерн», линкоры «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна», эсминцы и подводные лодки проходили на заводе ремонт и модернизацию, что позволило флоту проводить первые маневры и дальние заграничные плавания.

Кронштадтские рабочие и инженеры продолжали проявлять выдающиеся качества рационализаторства и передового труда. В 1929 г. впервые в судоремонте на Морзаводе была применена секционная сборка судна. В 1934 и 1938 годах в рекордные сроки были отремонтированы ледоколы «Красин» и «Ермак», подготовленные к совершению дальних походов для спасения полярных экспедиций челюскинцев и папанинцев.

Образцом подвижнического труда и героизма стала деятельность рабочих и инженеров Кронштадтского морского завода в годы Великой Отечественной войны. Под бомбами и снарядами они почти 900 дней продержались на линии вражеского огня и не прекращали свою работу

Генеральный директор Анатолий Владимирович Белолев:



«Нам доверяют свои корабли и суда Балтийский и Северный флот, ЛенВМБ, ФГУП «Росморпорт», судостроительные и судоремонтные заводы России, музеи. За последнее десятилетие заводом отремонтированы более 1000 кораблей и судов! Количество ежегодно ремонтируемых и проходящих сервисное обслуживание заказов достигает почти 200 единиц!»

на минуту. За огромный вклад в подготовку Победы 31 мая 1944 года коллектив предприятия был отмечен высшей государственной наградой своего времени – Орденом Ленина. Тысячи морзаводцев награждены орденами и медалями. Четыре воина-морзаводца стали Героями Советского Союза.

В середине XX столетия Кронштадтский морской завод превратился в крупнейшее судоремонтное предприятие страны и долгие годы оставался признанным флагманом отечественного военного судоремонта. В Кронштадте ремонтировались ракетные и противолодочные крейсера, большие противолодочные корабли, подводные лодки. Выполнялся ремонт гражданских судов. Изготавливались первые глубоководные аппараты для Академии наук СССР, завод участвовал в создании первых кораблей Морского космического флота.

Во второй половине 20-го столетия КМОЛЗ – многофункциональный завод-комбинат, выполняющий работы по переоборудованию, модернизации и ремонту всех классов и типов кораблей и судов ВМФ, судов научного, торгового и рыболовного флота, изготавливающий множество механизмов для оснащения флота.

В начале 2000-х годов завод пережил непростой период адаптации к новым социально-экономическим реалиям. Старт к возрождению завода был дан в начале марта 2010 года.

Сегодня Кронштадтский морской завод, обновленный и возродившийся, бережно храня традиции, действует в соответствии с современными принципами управления и организации производства, нацелен на модернизацию и достижение передового технологического уровня, стремится к убедительным экономическим результатам.

Предприятие действует в составе крупнейшего судостроительного и судоремонтного холдинга страны АО «Объединенная Судостроительная Корпорация».

Нынешнее поколение морзаводцев восстановило авторитет завода как мощного и крупнейшего судоремонтного

предприятия Северо-Запада России. Главная производственная задача остается неизменной – это поддержание в боевом состоянии кораблей и судов отечественного военно-морского флота.

Среди успешных проектов последних лет – десятки боевых кораблей и судов для флота, в том числе восстановление технической готовности реликвии ВМФ России крейсера «Аврора», легендарного ледокола «Красин» к его столетнему юбилею, подготовка к кругосветному плаванию, приуроченному к 200-летию открытия Антарктиды, океанографического исследовательского судна «Адмирал Владимирский», ремонт и подготовка к музейфикации первой советской атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол».

Большие успехи от года к году показывает уникальное газотурбинное производство. За последние 10 лет оно отремонтировало более 150 газотурбинных двигателей и газоперекачивающих установок для нужд флота и предприятий энергетического комплекса.

Успешное развитие завода возможно благодаря сохранению преемственности традиций, самоотверженности ветеранов, росту квалификации молодых кадров. Завод в состоянии выполнять ремонтные работы любой сложности – от аварийных до капитальных.

Уделяется большое внимание техническому перевооружению. Сегодня основные производственные фонды находятся в рабочем состоянии, исправно функционируют инженерные сети, ремонтируются здания. Построены новые газовые котельные, которые обеспечивают значительную экономию расходуемой энергии и финансовых средств, расширяется современное оборудованное складское хозяйство, обновляются помещения цехов и готовятся площадки

под новые производства, в частности металлообрабатывающее.

Разработаны и ожидают реализации планы по модернизации докового хозяйства; они позволят оптимизировать судоремонтные работы.

Ведется системная работа по укреплению технологического потенциала и модернизации производственных процессов, совершенствованию кадровой и социальной политики. Динамично внедряется производственная система и элементы бережливого производства.

В составе ОСК АО «Кронштадтский морской завод» идет по пути создания высокотехнологичного предприятия и продолжает двигаться вперед и дальше.

3 марта 1858 года в присутствии императора Александра II ремонтное предприятие в Кронштадте было открыто и 4 марта начало «свои действия... по исправлению парового флота». За 165 лет АО «Кронштадтский морской завод» «исправил» более 10 000 кораблей и судов. Сегодня предприятие является одним из старейших судоремонтных заводов Северо-Запада, авторитетной базой военного судоремонта и крупнейшим работодателем в Кронштадте. На заводе трудятся более 800 человек.



Экскурсия для заводчан по экспозиции "Корабелы Кронштадта" в Центральном Военно-морском музее имени Петра Великого



Пронос флага на выставке ЦВММ

ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНЫХ ТОРЖЕСТВ

В марте 2023-го празднование 165-летия АО «Кронштадтский морской завод» объединило несколько поколений судоремонтников с острова Котлин и вышло далеко за пределы Кронштадта. Мероприятия, приуроченные к этой внушительной дате, шли одно за другим. Об истории завода и современных буднях кронштадтских корабелов смогли узнать петербуржцы и гости города, а также зрители местных и федеральных телеканалов.

Торжества, посвящённые 165-летию, стартовали в первые дни марта. На территории завода состоялся митинг, на котором лучшие сотрудники, представленные на заводскую Доску Почёта за успешную работу в 2022 году, были награждены грамотами и подарками. Среди подарков – новая книга «Кронштадтский морской завод. Летопись», изданная к юбилею. После праздничных речей генеральный директор предприятия Анатолий Белолев с радостью провёл автограф-сессию и всем желающим оставил памятную запись в книге о заводе.

3 марта главный заводской праздник собрал в Кронштадтском дворце молодёжи сразу несколько поколений судоремонтников. Морзаводцев прибыли поздравить представители Объединённой судостроительной корпорации, Военно-морского флота, администрации Санкт-Петербурга. Гости заслушали доклад генерального директора АО «Кронштадтский морской завод» Анатолия Белолева, пожелали предприятию успеха и дальнейшего процветания. Особо благодарили корабелов за честный, сложный и нужный стране труд. Праздник не обошёлся без наградений – передовики предприятия были отмечены благодарственными письмами. Не были забыты и ветераны КМОЛЗа. Для них ярким подарком стал подготовленный к торжеству фильм о современных достижениях родного завода. Премьера фильма состоялась на большом экране и стала самым впечатляющим номером большого праздничного концерта.

Торжества по случаю 165-летия завода перенесли в центр Санкт-Петербурга – в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого состоялось торжественное открытие экспозиции «Корабелы Кронштадта». Выставка была задумана как совместный проект завода, Музея истории Кронштадта и ЦВММ. Около двух месяцев экспозиция знако-



«Искусство судоремонта», Попов Владислав, 15 лет

мила гостей и жителей Петербурга с работой завода и традициями судоремонта в Кронштадте. В ее основу вошли предметы из коллекции Музея истории Кронштадта: макеты продукции, образцы чугунного литья, инструмент, предметы корабельного быта.

На церемонии открытия завод передал в фонды ЦВММ ценный артефакт – фрагмент лёгкого корпуса АПЛ К-3 «Ленинский комсомол». Приняв подарок, директор музея Руслан



Из книги отзывов на выставку «Искусство судоремонта»:

«Мысленно вернулись в свою молодость, когда сами были работниками этого прославленного предприятия. Работы юных художников и фотографии, сделанные мастерами, очень точно передают энергетику завода и красоту простых людей, работающих и работавших на нём...»

Нехай отметил вклад морзаводцев в развитие ВМФ и ещё раз поблагодарил за восстановление крейсера «Аврора» – одного из филиалов ЦВММ, ремонт которого кронштадтские судоремонтники выполнили в 2014-2016 годах. Для заводчан была проведена экскурсия как по выставке «Корабелы Кронштадта», так и по основной экспозиции ЦВММ.

К юбилею в свет вышла третья книга очерков о морзаводцах «Корабелы Кронштадта». Презентация издания собралась в Кронштадтской морской библиотеке несколько поколений судоремонтников. Зал был полон. С 2018 года, издавая «Корабелы Кронштадта», завод проводит важную работу по сохранению памяти о рабочих и специалистах КМОЛЗ, о династиях и семьях, о тех, кто своим трудом внёс огромный вклад в историю предприятия в 1930-2000-х годах. Весь тираж свежего сборника был передан ветеранам КМОЛЗа, родственникам героев книги, а также в фонды библиотек Кронштадта.

Мартовский праздничный марафон по случаю 165-летия Кронштадтского морского завода завершился 28 марта в Детской художественной школе им. М. К. Аникушина. В лучшем выставочном зале Кронштадта была открыта экспозиция «Искусство судоремонта». Совместный проект завода и ДХШ объединил работы юных художников и профессиональных фотографов. В зале также можно было увидеть макеты кораблей и портреты заводчан, созданные ветеранами КМОЛЗа. Для многих эта экспозиция стала «виртуальным» путешествием на закрытое судоремонтное предприятие Кронштадта.

ЛЕТОПИСЬ ЗАВОДА, ЛЕТОПИСЬ ГОРОДА

В 2023 году к 165-летию предприятия была издана книга «Кронштадтский морской завод. Летопись». Это второе, переработанное и дополненное издание книги раскрывает историю судоремонта в Кронштадте, описывает деятельность завода от его создания в 1858 году до сегодняшнего дня.

Издание было подготовлено силами сотрудников завода. Авторы провели огромную работу по истории одного из старейших судоремонтных предприятий Северо-Запада: исследовали архивные материалы, собрали имеющуюся информацию в музеях и библиотеках, записали десятки часов интервью с заводчанами и ветеранами завода, собрали богатую подборку фотоиллюстраций. В книге их более 500.

Героями издания стали корабли Кронштадта разных эпох, чей труд, знания и опыт помогли заводу стать мощной судоремонтной базой. Большое внимание уделено работе различ-



Книга летописи в руках заводских передовиков

ных подразделений завода и, конечно же, кораблям и судам, которые ремонтировались на заводе.

Книга состоит из пяти частей. Первая часть посвящена дореволюционному этапу в истории завода – 1859-1916. Вторая часть охватывает период с 1917 по 1945. Третья рассказывает о самом славном этапе – 1946 – 1991, когда завод был флагманом военного судоремонта в СССР. Четвёртая часть повествует о сложном периоде экономических перемен – 1992 – 2008. Последняя часть посвящена возрождению производственной деятельности и современным будням завода.

«Летопись» богато иллюстрирована и предназначена широкому кругу читателей. Она сразу же стала библиографической редкостью, подарочное издание нельзя найти в продаже. Первыми обладателями книги «Кронштадтский морской завод. Летопись» стали передовики завода, его партнеры и ветераны.

«Кронштадтский морской завод. Летопись» Санкт-Петербург: ООО «Дитон-Арт», 2023. 284 с.: илл. Тираж – 1000 экз.



ВЕЗЕНИЕ ВИЛЬКИЦКОГО

Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (1910–1915) — одна из самых успешных в истории исследования Арктики русскими путешественниками. Именно ей удалось сделать последнее крупное географическое открытие на нашей планете — открыть Северную землю.



Старший лейтенант
Борис Вилькицкий

Экспедиция снаряжалась с целью освоения и описания Северного морского пути в качестве альтернативы южным океанским маршрутам. Важность арктического коридора подчеркивал еще Михаил Ломоносов, но практическая реализация идеи произошла только после поражения России в русско-японской войне.

Подготовка к экспедиции ускорилась с назначением Андрея Ипполитовича Вилькицкого начальником Главного гидрографического управления в 1907 году. Он был известным полярником, руководил исследованиями устьев рек Печоры и Енисея, изучал южную часть Карского моря.

В 1909 году на Невском заводе в Петербурге специально для экспедиции построили два ледокольных транспорта — «Таймыр» и «Вайгач». Каждый из них имел водоизмещение 1,5 тысячи тонн и мощность машин в 1,2 тысячи лошадиных сил. Экипажи ледоколов состояли из добровольцев, так как исследовательские работы в арктических условиях были чрезвычайно сложными и опасными.

Программа экспедиции, рассчитанная на пять лет, была обширной. По прибытии летом 1910 года во Владивосток ее возглавил Иван Семенович Сергеев. В течение первых трех лет удалось исследовать Восточно-Сибирское и Чукотское моря, описать Медвежьи и Новосибирские острова, а также часть материкового побережья. В 1912 году «Таймыр» и «Вайгач» достигли бухты Тинси. Летом 1913 года из Петербурга пришел долгожданный приказ: пройти судам весь Северный морской путь и пробиться через льды до Архангельска. Экипажи были готовы к суровым испытаниям.

Командой «Вайгача» командовал Петр Алексеевич Новопашенный, а «Таймыра» — Борис Андреевич Вилькицкий, сын Андрея Ипполитовича Вилькицкого. К сожалению, идейный вдохновитель экспедиции не дождался исторического покорения Северного пути, он умер в Петербурге весной 1913 года.

Когда суда добрались до Камчатки, тяжело заболел начальник экспедиции Сергеев. Командование экспедицией принял на себя 28-летний командир «Таймыр» Борис Вилькицкий. Именно ему предстояло обрести всемирную известность открывателя новых земель и положить начало освоения Северного морского пути.

На рассвете 3 сентября 1913 года практически одновременно вперёдсмотрящие «Таймыра» и «Вайгача» заметили

Девятью годами ранее старший лейтенант Вилькицкий едва не погиб при обороне Порт-Артура. 18 ноября 1904 года в сражении за гору Высокую он был ранен. А после сдачи Порт-Артура, как и другие русские моряки, оказался в японском плену. Там он пробыл недолго — уже 18 января 1905 года его отпустили. Это невероятное везение еще не раз пригодится Вилькицкому.

После возвращения на Балтику, в августе 1905 года Борис Андреевич был зачислен в штурманские офицеры 2-го разряда. 6 декабря 1905 года получил чин лейтенанта «за отличие по службе». В 1908 года окончил Николаевскую морскую академию (гидрографический отдел).

Ледокольные транспорты
«Таймыр» и «Вайгач» в устье
реки Анадырь

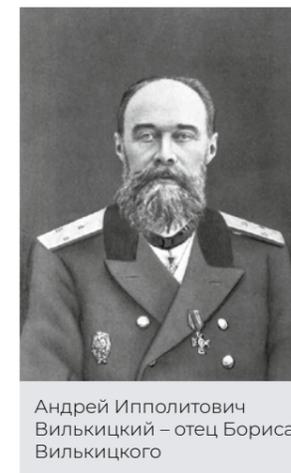
землю. Ледоколы прошли вдоль берега, после чего на вновь открытую сушу высадились экипажи, установив там государственный флаг России. Новый остров был описан, а 4 сентября 1913 года Борис Вилькицкий объявил о присоединении новых земель к России, в честь чего был дан торжественный салют.

В 1914 году экспедиция продолжала свое движение вдоль северного побережья России, исследуя новые территории и собирая ценные данные о морских условиях и географии региона. Однако в это время началась Первая мировая война, которая сильно повлияла на дальнейшие планы экспедиции. Несмотря на это, маршрут по Северному морскому пути был пройден, его конечная точка — Архангельск — достигнута. В 1915 году, после пяти лет работы, экспедиция завершила свои исследования.

В 1916 году правительство России в обращении к иностранным государствам официально заявило о присоединении новых земель, открытых экспедицией Б.А. Вилькицкого, к Российской Империи. Эта нота была подтверждена советским правительством в 1924 году.

Спустя тринадцать лет после открытия, в 1926 году, постановлением Президиума ВЦИК Земля Императора Николая II была переименована в Северную Землю, а остров Цесаревича Алексея — в Малый Таймыр. Имя Старокадомского сохранилось за открытой им частью суши.

В результате усилий Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана и других исследовательских



Андрей Ипполитович
Вилькицкий — отец Бориса
Вилькицкого

миссий, Северный морской путь — крупнейшая транспортная артерия мира — стал более доступным и безопасным для плавания, позволил сократить время и расходы на доставку грузов. Экспедиция собрала множество данных, послуживших основой для дальнейших исследований региона.

Сегодня наращивание грузопотока по Севморпути обеспечивается арктическими проектами Объединенной судостроительной корпорации, строительством ледокольного флота, в том числе серии универсальных атомоходов-гигантов проекта 22220. К слову, имена легендарных ледоколов «Вайгач» и «Таймыр» носят атомные ледоколы, выпущенные Балтийским заводом (входит в ОСК) на рубеже XX и XXI веков.

«Начало по-настоящему героических страниц в освоении Арктики можно найти в истории освоения Северного морского пути, связанной с именем Бориса Вилькицкого. Возглавляемая им Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана впервые в истории прошла вдоль берегов Сибири из Владивостока в Архангельск, тем самым подтвердив перспективность этой судоходной трассы».

Сергей Нарышкин,

Председатель Российского исторического общества

«Трудно переоценить вклад Андрея Ипполитовича Вилькицкого в исследование Арктики. Недаром одной из главных его работ является монография «Северный морской путь», изданная в 1912 году. Его дело продолжил его сын, капитан второго ранга Борис Андреевич Вилькицкий, участник русско-японской войны».

Валентин Смирнов,

директор Российского государственного архива
военно-морского флота

«Многие пытаются переписать не только историю нашей страны в целом, но и отдельных ее территорий, в том числе арктической зоны. И чем больше нарастает наше противостояние, тем серьезнее такие попытки. Мы должны положить конец попыткам переписывания истории нашей Арктики».

Анатолий Широков,

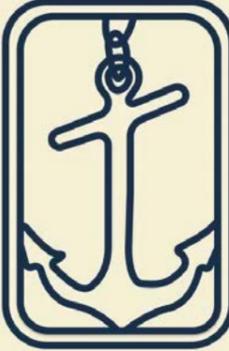
заместитель председателя Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера

Из выступлений в Доме Российского исторического общества на круглом столе, посвященном истории российских достижений в Арктике. 26 мая 2023 года

создано с
росмолодёжь
гранты

ГЕРОИ
ОТЕЧЕСТВА

Специальная номинация
Конкурса проектных и исследовательских работ



Направление посвящено Петербургу, как корабельной столице России, и людям, которые внесли неоценимый вклад в его развитие: инженерам, конструкторам, работникам, руководителям и ветеранам судостроительных предприятий.

Петербург
Корабельный



ОСК Партнер номинации

Конкурс проектных и исследовательских работ

Прием заявок: до 10 апреля 2023

МОЛОДЕЖЬ ДЛЯ МОЛОДЕЖИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ФОРУМ «ГЕРОИ ОТЕЧЕСТВА»

На протяжении двух лет в нашей стране проходит Петербургский молодежный исторический форум «Герои Отечества», реализуемый по инициативе команды школьников-старшеклассников, которую возглавляет 17-летний Владислав Курбатов из Санкт-Петербурга. ОСК является партнером форума с 2022 года, а в этом году совместно с Дирекцией форума объявила специальную номинацию конкурса исследовательских и проектных работ «Петербург корабельный».

«На создание форума меня побудила любовь к истории нашей страны, а также желание повысить познания молодых людей в области истории и культуры России. Для улучшения исторических знаний был выбран формат форума, в рамках которого проходит конкурс исследовательских и проектных работ, фотоконкурс, тематические экскурсии и многое другое. Такой формат позволяет каждому участнику в доступной и понятной для него форме познакомиться с историческим и культурным наследием нашей великой страны», – рассказал автор и руководитель ПМИФ «Герои Отечества» Владислав Курбатов.

В 2023 году участниками форума стали более 200 школьников и студентов из 22 регионов России, историки, преподаватели, представители органов исполнительной власти, депутаты Государственной думы Российской Федерации, депутаты Законодательного Собрания Санкт-Петербурга.

Тема нынешнего форума «Юбилей Северной столицы» была посвящена 320-летию основания Санкт-Петербурга. Программа включала шесть основных тем: культура, наука, экономика, политика, религия и военное дело. На полях форума прошло более 15 мероприятий: исторические лекции, мотивационные встречи, круглые столы и мастер-классы. Ключевыми мероприятиями стали выступления 20 победителей конкурса исследовательских и проектных работ, который проходил в рамках форума.

«Победители конкурса презентовали свои исследования и проекты перед публикой, получая при этом первый

ПОБЕДИТЕЛИ СПЕЦИАЛЬНОЙ НОМИНАЦИИ «ПЕТЕРБУРГ КОРАБЕЛЬНЫЙ»:

Ксения Раздолгина, «Корабль «Полтава» – символ петербургского кораблестроения» (учащаяся 9А класса ГБОУ «Морской лицей», г. Санкт-Петербург);

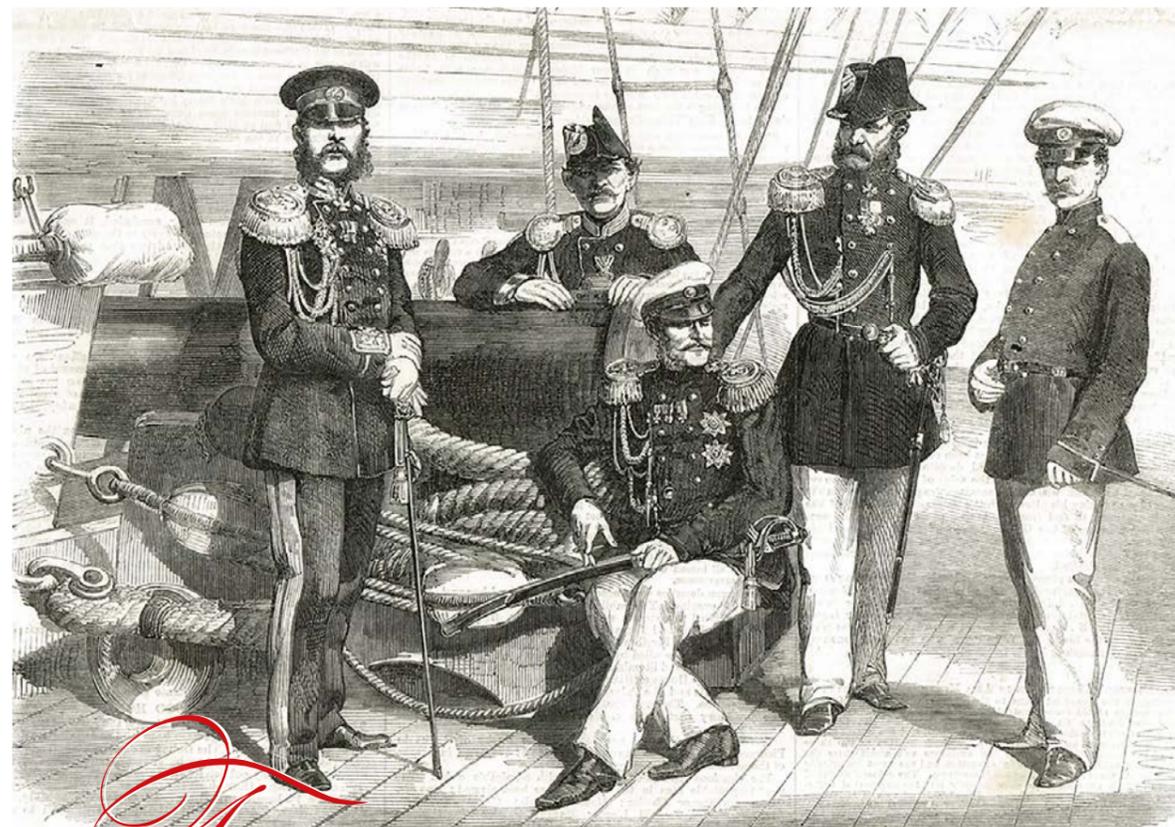
Кирилл Хайбуллов, «Братья Сенявины и их вклад в развитие Балтийского флота при Петре I» (курсант 1 курса СПб ГАПОУ «Морская техническая академия имени адмирала Д.Н. Сенявина», г. Санкт-Петербург);

Станислав Кольцов, «Прорыв в кораблестроении – путь к успеху отечественной дипломатии» (учащийся 11 класса ФГОУ «Средняя школа-интернат Министерства иностранных дел России, г. Москва);

Иван Ландарев, «История кораблестроения в России» (учащийся 10А класса МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 79», г. Новокузнецк, Кемеровская область).

опыт публичного выступления. В этом году мы также проводили питч-сессии, на которых выступающие не только смогли представить свой проект или исследование, но и получить комментарии от экспертов», – отметил Владислав Курбатов.

Специальная номинация «Петербург корабельный» была посвящена Петербургу, как корабельной столице России, а также людям, которые внесли неоценимый вклад в его развитие: инженерам, конструкторам, работникам, руководителям и ветеранам судостроительных предприятий. Всего на конкурс в данной номинации было подано 10 работ, 4 из них жюри отметило специальными призами ОСК.



Великий князь Константин Николаевич со свитой на фрегате «Генерал-Адмирал»

Генерал-адмирал

Чем флот обязан Константину Николаевичу Романову

Среди замечательных людей, отдавших все свои силы созданию и укреплению мощи отечественного военно-морского флота, особое место занимает великий князь Константин Николаевич, второй сын императора Николая I и младший брат императора Александра II.

Великий князь Константин Николаевич родился 9 (21) сентября 1827 года. Венценосный отец решил, что его второй сын должен стать военным моряком, и, когда тому исполнилось пять лет, поручил его воспитание известному русскому мореплавателю, географу и метеорологу Фёдору Петровичу Литке. Духовным развитием юного великого князя занимался поэт и педагог Василий Андреевич Жуковский, наставник и его старшего брата, наследника престола. Возможно, благодаря этому Константин Николаевич стал главным проводником великих реформ царствования Александра II. Он не просто поддерживал старшего брата – он воодушевлял его на проведение в России «революции сверху». Когда Александр II, опасаясь сопротивления дворянского сословия, усомнился в своевременности освобождения крепостных, Константин Николаевич, назначенный председателем Главного комитета по крестьянскому делу, ответил кратко: «Плевать на дворянство!». Так что на небосклоне российской политики в эпоху реформ Александра II великий князь Константин Николаевич был звездой первой величины. Даже недруги, а их у молодого реформатора было немало («<...> у деда был тяжелый и резкий характер, и

потому многие его не любили», – писал его внук, князь Гавриил Константинович), не могли не отдавать должное его уму, образованности, широте взглядов и интересам, энергии и трудолюбивости.

Флот

Вступив на престол в 1855 году, Александр II возложил обязанности по управлению флотом и Морским ведомством на брата, великого князя Константина Николаевича, которому было тогда 27 лет. С этого момента начался период возрождения российского флота.

По инициативе Константина Николаевича Морское ведомство приступило к систематической постройке судов нового типа – с винтовыми двигателями и занялось броненосным судостроением, что потребовало создания новых металлургических, механических и судостроительных заводов (в том числе Балтийского завода). Подверглась коренному преобразованию и морская артиллерия. Кроме того, по инициативе великого князя срок службы нижних воинских чинов сократился с 25 до 10 лет, а для образованных – до пяти и даже трех лет. Были повышены пенсии; с выходом в отставку матросы могли получить земельные наделы и пособия на обустройство. Рекрутов обучали грамоте и арифметике.



Великий князь Константин Николаевич

Новый император закончил неудачную Крымскую войну, одним из поводов к которой послужила передача османскими властями ключей от храма Рождества Христова в Вифлееме католической общине. В ходе переговоров удалось сохранить территориальную целостность страны, но ценой потери контроля над Черным морем: по условиям мирного договора от 18 марта 1856 года Россия не могла иметь там военный флот, арсеналы и крепости. Море объявлялось нейтральным и открытым только для коммерции (но, по сути, оказалось беззащитным от нападения любых держав, обладавших военным флотом в Средиземном море, и Турция входила в их число).

Такое положение дел очень беспокоило великого князя. Чтобы не нарушать условия мирного договора, но и не терять влияния на море, в Морском министерстве было решено создать коммерческую структуру «Русское общество пароходства и торговли» (РОПиТ).

Официально новая компания должна была открыть новые пассажирские и грузовые линии перевозок. Однако неофициально перед РОПиТ была поставлена и другая задача: строить торговые суда, которые в случае войны могли бы выполнять боевые задачи, а также создавать и поддерживать базу (экипажи, порты, верфи и ремонтные предприятия), необходимую для быстрого воссоздания военного флота. Таким образом глава Морского министерства планировал сохранить штат черноморской военной инфраструктуры и обеспечить присутствие России в Черном и Средиземном морях.

РОПиТ

Пятого ноября 1856 года великий князь Константин Николаевич представил доклад императору Александру II, в котором говорилось, что «Русское общество пароходства и торговли» намерено безотлагательно приступить к заказу, покупке и постройке пароходов, дабы при первой же возможности открыть рейсы и сообщение между Одессой, Афоном и Бейрутом. Великий князь писал: «Необходимо озаботиться, чтоб к открытию помянутых сообщений пароходы Общества находили с самого начала достаточное число пассажиров и чтоб самые первые рейсы не были убыточны для Общества. Для этого предоставляется весьма важным средством обратить внимание православного населения России

на удобство предстоящих пароходных сообщений для желающих поклониться святым местам и сообщить им подробные расчеты издержек, сопряженных с путешествием в Иерусалим и на Афон». Доклад был одобрен, и «иерусалимское дело» получило высочайшее покровительство императора.

Через два года после своего создания общество имело 35 пароходов, которые, совершая рейсы по 12 маршрутам, перевезли за 1858 год 123 тыс. пассажиров и 4 млн пудов грузов. К 1869 году РОПиТ совершало регулярные рейсы уже на 20 направлениях, располагая флотом из 63 пароходов и 38 барж. Помимо коммерческих грузов и пассажиров, суда РОПиТ перевозили правительственную почту и курьеров, войска и военные грузы.

Помимо негласных геополитических задач (возрождение военного флота на Черном море, сохранение и обучение военных кадров, укрепление присутствия России в регионах Черного и Средиземного морей, а также на Ближнем Востоке), великий князь Константин Николаевич поставил перед РОПиТ еще одну задачу: содействовать русскому православному населению Империи в посещении святых мест в Палестине. С этой целью 23 марта 1859 года в Санкт-Петербурге был создан Палестинский комитет – российская общественная организация, которую возглавил сам великий князь. Главной задачей комитета было приобретение земельных участков в Иерусалиме и других местах Палестины, а также застройка их подворьями, призванными обеспечивать нормальные условия проживания для русских православных паломников, поток которых возрастал с каждым годом.

Святая земля

Весной 1859 года великий князь совершал плавание с русской эскадрой по Средиземному морю. Официально он планировал посетить Грецию, чтобы встретить Пасху на православной земле. Поездка в Иерусалим не была запланирована. Находясь неподалеку от Святой земли, Константин Николаевич испросил разрешения императора Александра II на посещение Иерусалима и получил согласие. Это был первый визит представителя дома Романовых в Святую Землю. В своих письмах к брату он писал подробные отчеты об этом путешествии: «30 апреля. Первый вид Иерусалима, чувства, слезы, молитвы. Переодевание в палатках. Встреча и прием в большой палатке. Наконец – триумфальный въезд в город, толпа, пыль. Пешком от Яффских ворот, прямо через Греческий монастырь в Храм. Наконец на Голгофе и на Гробе Господнем. Чувства, слезы, молитвы. Патриарх ввел в наши прекрасные комнаты. Отдыхаем. Вечером одни опять в Храм; обошли все святыни».



Базилика храма Рождества Христова в Вифлееме

Иерусалимский паша устроил Константину Николаевичу и его свите пышную, торжественную встречу, представил великому князю дипломатический корпус, среди которых были английский, французский, австрийский, прусский и испанский консулы, а также первые улемы Иерусалима.

Благодаря хлопотам великого князя в Иерусалиме было открыто русское консульство и учреждена Русская духовная миссия. «Отныне все русские богомольцы, прибывающие в Святую Землю <...>, тотчас по прибытии к святым местам поступают под непосредственное покровительство своей отечественной гражданской власти в лице русского иерусалимского консула и могут спокойно проживать в самом городе, не опасаясь, как бывало прежде, ни чьею самоуправства и нарушения своих личных прав,» – писал управляющий делами Палестинского комитета Борис Мансуров.

Палестинский комитет, созданный великим князем Константином Николаевичем, стал предтечей учрежденного Александром III в 1882 году Императорского православного палестинского общества (ИППО). Оно объединило все

Что в имени тебе моем?

Константин I Великий – римский император с 306 по 337 год. Вошел в историю как человек, перенесший столицу империи из Рима в Византий (переименованный им в Константинополь) и сделавший христианство государственной религией. Имя Константин, появившееся в династии Романовых по инициативе Екатерины II (она так назвала своего второго внука, сына Павла I, родившегося в 1779 году), стало внешним проявлением «греческого проекта» императрицы, предусматривавшего возрождение православной Византии со столицей в Константинополе. Имя, данное Константину Николаевичу отцом, напоминало о том, что «греческий проект» дома Романовых оставался по-прежнему актуален.

Броненосный крейсер

Сто пятьдесят лет назад, 26 сентября 1873 года, на воду был спущен первый в мире океанский броненосный крейсер «Генерал-адмирал». Построенный по проекту прославленного корабля Андрея Александровича Попова, этот корабль был назван в честь главы Морского министерства Константина Николаевича, но не именем его, а чином. Крейсер находился в составе Балтфлота почти 70 лет, с 1875 по 1944 год, участвовал в двух мировых войнах (в Первой мировой – в качестве минного заградителя, в Великой Отечественной войне – как плавбаза).

Тельняшка на память

Константин Николаевич 19 августа 1974 года издал приказ о новой флотской форме – «рубашка, вязанная из шерсти пополам с бумагой (имелась в виду бумага – плотная хлопчатобумажная ткань); цвет рубашки белый с синими поперечными полосами, отстоящими одна от другой на один вершок». Именно это событие легло в основу неофициального, но любимого моряками праздника – Дня тельняшки.

ранее построенные русские подворья на Ближнем Востоке под управлением брата императора великого князя Сергея Александровича, а после его трагической кончины в 1905 году его супруги великой княгини Елизаветы Федоровны. В Святой земле было создано уникальное явление – Русская Палестина. Это десятки храмов, монастырей, подворий, гостиниц, школ и больниц, построенных в XIX веке в Палестине, Ливане и Сирии как для паломников из России, число которых достигало 15 тысяч в год, так и для местных арабов, учившихся в более чем 100 русских школах и двух учительских семинариях и лечившихся у русских врачей.



Фрегат «Генерал-Адмирал»

До сих пор архитектурный облик Иерусалима определяют уникальные по своей красоте и монументальности русские постройки.

Жизнь после смерти

Константин Николаевич умер в 1892 году; конец его жизни был омрачен размолвкой с Александром III. Тот ограничил круг великих князей внуками императора; таким образом, внуки Константина Николаевича уже не могли быть великими князьями. Но вот детище Константина Николаевича – ИППО – пережило его на многие десятилетия.

Членами Императорского православного палестинского общества были самые влиятельные люди своего времени. По всей Российской империи открывались губернские или епархиальные отделы ИППО. К 1916 году их было уже 52, от Варшавы до Якутска. В 1914 году, с началом Первой мировой войны, Османская империя выступила на стороне Германии, а значит, стала противником России. Сотрудники русских учреждений в Палестине не могли продолжать работу и переселились в Египет.

После 1917 года все отделы ИППО в России были закрыты, однако благодаря первому Наркому просвещения РСФСР А.В. Луначарскому общество полностью не было ликвидировано: его переименовали в Российское палестинское общество (РПО) и ввели в Академию наук вновь образованного государства – СССР. Основным направлением деятельности организации стали научные исследования и издательские проекты.

В 1992 году Общество вернуло свое историческое название, ИППО, и международный статус общественной организации. Более 15 лет Общество возглавляет Сергей Вадимович Степашин (председатель правительства РФ в 1999 году). Благодаря ему и при непосредственной поддержке Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина, Министерства иностранных дел Российской Федерации, Русской Православной Церкви общество возвращает утраченное имущество в Святой Земле и продолжает дело, начатое великим князем Константином Николаевичем.

Игорь Лапшин,

член Императорского православного палестинского общества.
По материалам интернет-портала ИППО.



VIII СПАРТАКИАДА ОСК: СИЛЬНЕЕ. КРЕПЧЕ. РАБОТОСПОСОБНЕЕ.

Лето в Санкт-Петербурге уже который год бьет температурные и погодные рекорды. Вот и в этом году начало августа выдалось жарким. И не только потому, что мегаполису досталось непривычно большое количество солнечных дней, но и потому, что в самом центре северной столицы собрались спортсмены-корабли. Накал соревновательных страстей в районе спорткомплекса «Динамо» на Крестовском острове добавил несколько градусов летним дням.

Первый день

В первый день Спартакиады 4 августа с раннего утра корабли ОСК собирались на стадионе на церемонию открытия. Зеленое футбольное поле пестрило изобилием цветов спортивной формы и флагами предприятий. Москва, Санкт-Петербург, Ленинградская, Калининградская, Архангельская области, Мурманск, Нижегородская, Астраханская и Ярославская области, Республика Крым – корабли этих регионов собрались в северной столице, чтобы выявить лучших в спорте. Всего более 640 спортсменов – сотрудников 32 судостроительных предприятий. Многие участники уже знали друг друга, встречались на прошлых спартакиадах. Хорошее

настроение, бодря музыка Александры Пахмутовой и стихи Николая Добронравова, радостные лица, спортивная атмосфера. Все были в предвкушении предстоящей борьбы...

И вот момент настал. Появляются девушки в тематических костюмах, связанных с Санкт-Петербургом. К ним присоединяются танцоры и акробаты, которые исполняют номера про спорт и Санкт-Петербург. Звучат Гимн России, обращение губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова и руководства корпорации.

Поздравительное письмо Председателя Совета директоров ОСК Георгия Полтавченко зачитывает председатель организационного комитета Спартакиады, заместитель

Генерального директора по административному управлению и организационному развитию АО «ОСК» Эдуард Бобрицкий. С приветственным словом от организаторов мероприятия выступает генеральный директор Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» Игорь Вильнит.

По традиции над стадионом были подняты флаг Объединенной судостроительной корпорации и флаг Спартакиады. Клятвы от судей и спортсменов произнесли главный судья спартакиады, арбитр международной федерации баскетбола, исполнительный директор Федерации баскетбола Санкт-Петербурга Антон Махлин и представитель команды АО «ЦКБ МТ «Рубин» Александра Нужных, серебряный призёр по плаванию и командного зачета по стрельбе VII Спартакиады ОСК, кандидат в мастера спорта по пятиборью.

Эдуард Бобрицкий бьет в рынду, дав старт началу соревнований. И началось! Соревнования по легкой атлетике, мини-футболу, волейболу, плаванию, пулевой стрельбе, гиревому спорту, настольному теннису, бильярду, баскетболу и быстрому шахматам – все они полны страстей и эмоций. Спортсмены рвутся «в бой», подбадриваемые криками болельщиков, которых, кстати, было немало. Иногда складывается впечатление, что все это происходит на больших международных соревнованиях – такая царит атмосфера... И словами ее не передать!

Во второй половине дня погода все-таки напомнила спортсменам, что они находятся в городе на Неве. Около часа лил проливной дождь. Но ни выявляющие сильнее всего на футбольном поле, ни баскетболисты, рвущиеся с мячом к корзине, казалось, не заметили резкой смены погоды и продолжали играть. Лишь освободившиеся спортсмены после соревнований, волонтеры и болельщики спрятались под навесы и продолжали наблюдать за происходящим.

Вечером первого дня состоялось развлекательное мероприятие с выступлением творческих коллективов, на котором спортсмены могли отдохнуть и пообщаться в теплой дружеской обстановке.

Второй день

Второй день в Петербурге погодных сюрпризов не принес: было солнечно, тепло и сухо. Продолжались соревнования по выявлению победителей в спортивных играх.

В финале на футбольном поле встретились две сильнейшие команды последних лет – корабли ПО «Севмаш» и Балтийского завода. При мощнейшей поддержке болельщиков парни выкладывались по полной, желая завоевать звание лучших в этом виде спорта. Но эмоции от победы достались команде из Северодвинска, которая стала чемпионом по футболу второй год подряд.

Кубок лучшего по волейболу разыграли команды АО «ЦС «Звездочка» и АО «Адмиралтейские верфи». В упорной борьбе победу вырвала команда из Санкт-Петербурга, повторив свой прошлогодний успех.

Завершали соревнования по командным видам спорта любители баскетбола. И здесь соперники шли к финальному свистку как говорится «ноздря в ноздю». Команда АО «ПСЗ «Янтарь» надеялась повторить свой прошлогодний успех и забрать кубок себе и в этот раз, но у команды АО «СПО «Арктика» на этот счет была своя версия, которую они показали своей игрой. В результате кубок и золотые медали по баскетболу уехали в Северодвинск.

По другим дисциплинам золотые медали достались:
настольный теннис – команде ПСЗ «Янтарь»
легкая атлетика – команде ПО «Севмаш»
гиревой спорт – команде ПСЗ «Янтарь»
плавание – команде ЦКБ МТ «Рубин»
Шахматы – команде ПО «Севмаш»
Пулевая стрельба – команде ЦС «Звездочка»
Бильярд – ЦПС «ОСК-Движение»

В общекомандном зачете первое место заняла команда Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» (калнинградцы повторили свой домашний успех 2022 года). На втором месте – корабли ПО «Севмаш», третье место поделили команды Центра судоремонта «Звездочка», Балтийского завода и Адмиралтейских верфей.

Закрытие

...На сцену выходят актеры театра «Странствующие куклы господина Пэжо», в руках у них таблички с изображением кораблей. Актеры «плывут» по пространству и в определенный момент переворачивают таблички: теперь на них изображены виды спорта Спартакиады ОСК. Актеры разыгрывают интермедию по разным видам спорта, каждый артист демонстрирует определенный вид спорта. Раздается выстрел пушек, и вверх взлетает салют из золотого серпантина. Участники Спартакиады делают общее фото и фотографируются друг с другом на память.

Вот и завершилась спортивная сказка в Петербурге. Вместе со спортивными страстями спала и жара, меняя погоду на пасмурную и дождливую. Впереди у корабелов – трудовые будни, производственные победы и достижения. Но через год мы снова встретимся в Северодвинске и откроем новую страницу спортивной сказки ОСК! И вот там опять будут нужны спортивные победы!





Своими впечатлениями и эмоциями участники Восьмой спартакиады ОСК поделились с нами.

Вадим Швендик.

инженер-технолог капитан команды ПСЗ «Янтарь»

«Мероприятие прошло на уровне. Организация в спортивном и бытовом плане нашей команде понравилась. В этом году добиться победы было намного сложнее, так как в ОСК вырос уровень конкуренции, спортсмены хорошо подготовились. Мы заняли первое место в общекомандном зачете, но поняли мы это лишь после последнего судейского свистка на баскетболе. Наш отрыв от второго места составил всего одно очко. Мероприятия прошли в прекрасной, дружеской атмосфере, со многими спортсменами из других предприятий мы давно знакомы. Отмечу, что шесть человек из нашей Команды 2023 принимают участие в соревнованиях с самой первой спартакиады ОСК, которая состоялась в 2015 году. Спасибо организаторам за спортивный праздник!»

Ольга Черненко,

член команды ПАО «Амурский судостроительный завод» по пулевой стрельбе:

«Я впервые в составе команды АСЗ участвовала в Спартакиаде ОСК. Замечательное событие, отличная организация, потрясающие впечатления! Было очень здорово видеть по-настоящему увлечённых спортом людей, которые помимо того занимаются нелёгким и благородным делом – строят флот сильной страны. Но Спартакиада, куда съезжаются корабли, это не только соревнования, это – море общения и позитивных эмоций. Для каждого из нас, я думаю, это было временем поиска новых впечатлений, новых знакомств и открытия новых горизонтов. Мы, как олимпийцы, были горды тем, что над нашими головами развевался флаг с логотипом трижды орденосного Амурского судостроительного завода!»

Антон Куданов,

капитан волейбольной команды ПАО «Завод «Красное Сормово»:

«Конечно, нам бы хотелось выступить еще лучше, но сказало отсутствие опыта в соревновательных играх. Теперь мы поняли, что соперник «по зубам» и у нас есть шанс побороться за призовые места. Стоит отметить, что в этом году был сильный состав сборной завода «Красное Сормово», и мы отлично сыгрались. Теперь нужно сохранить результат и ответственно подойти к будущим тренировкам.»

Светлана Серова,

член команды завода «Красное Сормово» по легкой атлетике:

«Я не первый год участвую в Спартакиаде ОСК, каждый раз это положительные эмоции! Спартакиада даёт возможность встретиться и пообщаться с коллегами из других предприятий корпорации и обрести новых знакомых. В этом году мероприятие прошло в особой тёплой и дружеской атмосфере! Санкт-Петербург – очень гостеприимный город! Спасибо организаторам за настоящий праздник спорта!»

Кристина Узкая,

член команды ЦС «Звёздочка», заняла 2 место в беге на 400 м:

«На Восьмой спартакиаде ОСК было много положительных моментов. Больше всего понравилось то, что почти все виды спорта в этот раз находились на одном объекте, благодаря чему члены нашей команды по другим видам спорта могли поддерживать друг друга во время соревнований. Месторасположение спортивного объекта и гостиницы в живописном районе Санкт-Петербурга также оставило приятное впечатление. Организация питания на объекте, дружелюбные волонтеры – в этом году было всё на высоком уровне. Самое эмоциональное и яркое событие спартакиады – это праздник, организованный для спортсменов под Флагштоком. Классная кавер-группа с отличными песнями на любой вкус и вкуснейший фуршет! Ну и обилие фотографов во время соревнований – гарантия прекрасного фотоотчёта с этого яркого мероприятия!»

Место	Команда	Очки	В тройке по дисциплине (на 1 месте)
1	АО «ПСЗ «Янтарь»	22	5 (2)
2	АО «ПО «Севмаш»	23	4 (3)
3	АО «Адмиралтейские верфи»	29	4 (1)
3	АО «Балтийский завод»	29	3
3	АО «ЦС «Звёздочка»	29	4 (1)
4	АО «СПО «Арктика»	31	3 (1)
4	АО «ЦКБ МТ «Рубин»	31	4 (1)
5	АО «СПМБМ «Малахит»	53	
6	ПАО «ВСЗ»	65.5	1
7	АО «ЦС «Звёздочка» (филиалы)	68	
8	АО «СНСЗ»	69	
9	ПАО «Завод «Красное Сормово»	72	
10	ПАО «АСЗ»	79	
11	АО «ЦМКБ «Алмаз»	84	
11	ПАО СЗ «Северная верфь»	84	
12	АО «Невское ПКБ»	89	
13	АО «ЗЗ СРЗ»	94.5	1
14	АО «Кронштадтский морской завод»	96	
15	АО «Северное ПКБ»	113.5	
16	АО «ОСК»	116	
17	ПАО «Пролетарский завод»	119	
18	ПАО «СЗС «Вымпел»	119.5	
19	АО «10 СРЗ»	128.5	
20	АО «ЮЦСС»	130.5	
21	АО «НИПТБ «Онега»	138.5	
22	АО «СЗ «Море»	141	
23	АО «Судоэкспорт»	153	
24	АО «СК «ОСК»	155.5	
25	ООО «ЦПС «ОСК-Движение»	157	1 (1)
26	АО «СКТБЭ»	164	
27	ООО «КМК»	165	
28	ООО «ОСК-Энерго»	171	

В видеообращении к участникам Спартакиады руководство АО «ОСК» напомнило, что спартакиадному движению в нашей стране в этом году исполняется девяносто пять лет: «Первая Всесоюзная Спартакиада была посвящена первой пятилетке. Спорт и развитие промышленности шли в те годы плечом к плечу. Ведь спорт делает человека сильнее, здоровее, а значит – работоспособнее». Спортивная подготовка корабелов – во многом результат социальной политики ОСК. У предприятий есть свои, либо арендованные спортивные площадки, создаются условия для активного образа жизни. Многие заводы проводят собственные соревнования и поддерживают участие работников в региональных и федеральных турнирах. Почти на каждом предприятии ОСК есть свои спортивные команды. Всё это помогает сотрудникам разных возрастов и специальностей укрепить взаимоотношения и тем самым добиваться более высоких результатов не только на спортивном поприще, но и в работе.

История спартакиад ОСК насчитывает уже восемь проведенных мероприятий с 2015 года в Санкт-Петербурге, Северодвинске, Евпатории, Нижнем Новгороде и Калининграде. Следующая, IX Спартакиада ОСК пройдет в Северодвинске. Организатор – АО «СПО «Арктика».





КАТАМАРАН «ДОБРЫНЯ» И ЕГО НОВОЕ СЕМЕЙСТВО

На выставке «Маломерное и малотоннажное судостроение» особое внимание было уделено проекту «Добрыня» АО «ПСЗ «Янтарь»

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», входящий в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация», стал участником II выставки-конференции «Маломерное и малотоннажное судостроение России» (SLS Russia), которая состоялась 22-23 июня на базе Музея Мирового океана в Калининграде. Предприятие было инициатором проведения первой выставки-конференции на территории региона в 2022 году.

SLS Russia является единственной в России узкоспециализированной площадкой, где обсуждаются актуальные вопросы маломерного и малотоннажного судостроения. Несмотря на то, что SLS Russia проходит только во второй раз, выставка-конференция успешно справляется с задачей демонстрации потенциала развития гражданского судостроения в России.

За два дня проведения выставки состоялись пленарная сессия и тематические круглые столы с участием ведущих экспертов из различных регионов России, на которых специалисты обсудили новые проекты, инновационные технологии, а также существующие проблемы и перспективы развития отрасли. Столь плодотворной работа выставки стала благодаря поддержке Правительства Калининградской области, Ассоциации «Кластер судостроения и судоремонта Калининградской области», Объединенной судостроительной корпорации и ПСЗ «Янтарь».

Поддержка со стороны региональных властей закономерна – ведь, как сообщила на конференции министр экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области Вероника Лесикова, в настоящее время судостроительная промышленность обеспечивает более 15% занятости в обрабатывающих производствах региона, являясь одним из локомотивов развития области. По словам министра, судостроение и судоремонт в Калининградской области сейчас объединяют порядка 90 предприятий, обеспечивая работой около 6,5 тысячи человек.

«В судостроении и судоремонте региона сформирована мощная производственная база, научная школа, инженеринговые центры. Считаю, что этот ресурс должен быть использован для решения задачи по развитию российского флота», – отметила министр экономического развития, промышленности и торговли Калининградской области Вероника Лесикова. По её словам, развитие судостроительного кластера предполагает повышение экономического потенциала якорных предприятий, включение Ассоциации «Кластер судостроения и судоремонта Калининградской области» в реестр Минпромторга России для получения в дальнейшем федеральной поддержки, а также создание судостроительного технопарка в Калининграде и строительство инфраструктуры для речного судоходства.

«Региональное правительство готово и дальше поддерживать предприятия, которые заинтересованы в повышении уровня локализации своих производств, – заявил директор центра поддержки предпринимательства Калининградской области Кирилл Лило. – Во время выставки наши компании-судостроители поделились опытом и предложили уже готовые бизнес-решения, которые могут подхватывать другие участники отрасли и в дальнейшем реализовывать их на территории страны. Калининградскими судостроителями по праву можно гордиться!»

Одним из ярких примеров хорошего результата кластерной кооперации является проектирование и строительство ПСЗ «Янтарь» скоростного катера катамаранного типа проекта «Добрыня», в создании которого приняли участие ООО «Палубное оборудование» и предприятия судостроительного кластера Калининградской области.

Развивая эту мысль, главный конструктор и руководитель Центра исследований и разработок ПСЗ «Янтарь» Иван Квардаков рассказал на пленарной сессии о перспективах серийного строительства на предприятии маломерных судов на базе проекта катамарана «Добрыня». Цифровая платформа, технологии контекстного моделирования и «безбумажного» производства, внедренные и отработанные на заводе в ходе реализации проекта, позволят создать целое семейство катеров различных модификаций с возможностью быстрого перепроектирования под требования конкретного заказчика. Иван Квардаков ознакомил участников пленарной сессии с экономическими расчетами по использованию маломерных судов на различных водных маршрутах в регионе, что не только позволит существенным образом увеличить туристский потенциал Калининградской области, но и является неоспоримым преимуществом в развитии транспортной инфраструктуры региона.

Для этих целей АО «ПСЗ «Янтарь» предлагает осуществить проектирование и строительство скоростных пассажирских катамаранов с малой осадкой. По своим техническим решениям они могут быть близки катеру «Добрыня». Срок реализации проекта рассчитан на период 2024–2028 гг. и предусматривает строительство серии до 6 единиц судов и перевозки до 170 000 пассажиров в год на различных водных маршрутах Калининградской области. По словам Ивана Квардакова, в настоящее время обсуждается механизм финансирования и включения данного проекта в Стратегию социально-экономического развития Калининградской области.

**фото АО «ПСЗ «Янтарь» и Пресс-службы Центра поддержки предпринимательства «Мой бизнес»*



Генеральный директор Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» Илья Самарин неоднократно отмечал, что сегмент катеров и моторных лодок интересен предприятию за счет большой востребованности таких судов: «Накопленный опыт и профессиональные компетенции по изготовлению алюминиевых корпусов создают дополнительную возможность реализации на АО «ПСЗ «Янтарь» как собственных разработок маломерного флота, так и наиболее успешных и востребованных моделей и проектов судов. Проект представляет «универсальную цифровую платформу» создания катеров с размерами от 15 до 30 метров и возможностью параметрических изменений характеристик катера. «Добрыня» может использоваться как для проведения спасательных операций, патрулирования, перевозки пассажиров, так и для частного использования на внутренних и прибрежных акваториях».





РОМАНТИКА ИНЖЕНЕРНЫХ ПРОФЕССИЙ

Этим летом молодые инженеры страны собрались под Тулой, чтобы принять участие в международном молодежном форуме «Инженеры будущего». Среди них были 50 молодых специалистов более чем из 20 предприятий Объединенной судостроительной корпорации.

ОСК одиннадцатый раз принимала участие в мероприятии, организатором которого традиционно выступает Союз машиностроителей России. По итогам участия в форуме перспективные проекты молодых и талантливых инженеров-судостроителей рассматриваются на предприятиях корпорации и внедряются в производство.

В рамках форума Объединенная судостроительная корпорация представила «Судостроительный факультет» – площадку для формирования, воспитания и развития талантливой молодежи – будущих управленцев и лидеров изменений судостроительной отрасли. Спикерами факультета выступили руководители предприятий, крупные отраслевых проектов, ученые, представители ОСК. Среди них – генеральный директор АО «НИПТБ «Онега» Константин Куликов, генеральный директор АО «ОСК-Технологии» Алексей Васильев, директор Департамента аналитики и внешнеэкономической деятельности ОСК Максим Пешин и другие эксперты.

Пять дней программы были объединены единой проектной работой, по результатам которой каждый участник предложил собственные идеи по развитию отрасли. Руководитель Корпоративного университета Объединенной судостроительной корпорации Татьяна Гаранкина провела

проектную сессию, результатом которой стали десятки проработанных идей в области адаптации и наставничества на рабочих местах, деятельности корпоративного совета молодых специалистов, повышения привлекательности работы в отрасли среди молодежи. Лучшие идеи будут внедрены в деятельность департамента управления персоналом ОСК.

На форуме молодые корабли проявили себя в научной работе, творчестве и спорте.

Инженеры проектно-конструкторского бюро ПО «Севмаш» (входит в ОСК) Антон Хабаров и Кирилл Лазорко прошли в финал XIII Национальной научно-технической конференции. Они представили проекты «Создание новых конструкций упорных и опорных подшипников скольжения» и «Разработка и реализация нового метода испытаний судоподъемного сооружения» в направлении «Судостроение и морская техника». Финал конференции пройдет в рамках Всероссийского форума «Научно-техническое развитие и задачи глобального лидерства» в ноябре 2023 года.

Традиционно на форуме состоялся конкурс «Мисс Форум», на котором инженер по организации управления производством ПО «Севмаш» Яна Стрекаловская была удостоена звания «Мисс Романтика».

Вот что рассказала Яна о своих впечатлениях:

«Сомнения, переживания, нервы... Участие в конкурсе красоты стало для меня нереальным выходом из зоны комфорта! Меня пришла поддержать вся делегация ОСК. Ребята верили в меня и мотивировали идти вперед! Конкурс проходил в три этапа.

Когда после двух этапов жюри конкурса огласило результаты, по которым я и ещё 11 участниц прошли в финал – сказать, что я в тот момент была очень рада такому исходу, это ничего не сказать, эмоции меня переполняли!

На викторине вопрос коснулся моей мечты, и я ответила, что хотела бы вырасти профессионалом своего дела, создать большую семью и просто быть счастливой! Да, банально, но как есть, ведь звучит это довольно реалистично.

Участие в форуме и его конкурсах дал мне отличный опыт публичных выступлений, навык того, как заинтересовать публику даже без слов и как справляться со стрессовыми ситуациями».

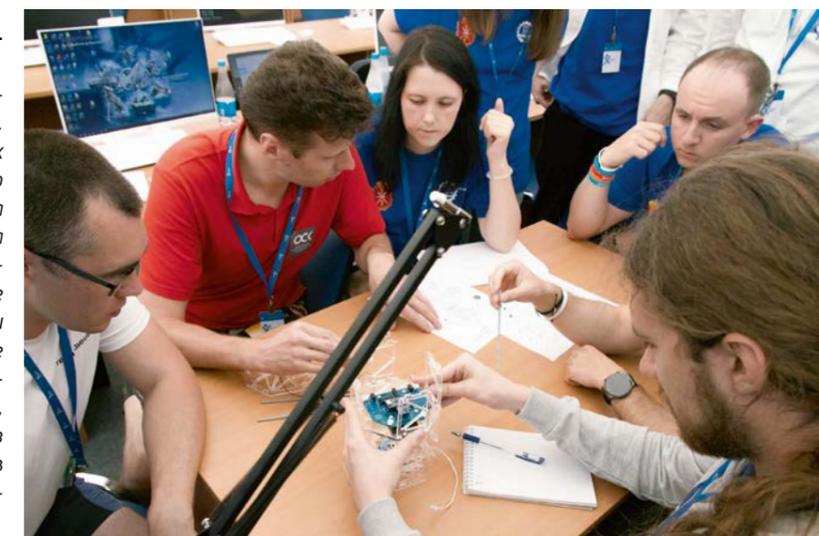
Своими впечатлениями об участии в форуме «Инженеры будущего» поделились и другие участники.



Бачев Алексей, инженер-технолог АО «ЦС «Звездочка»:

«В первую очередь хочется отметить масштаб мероприятия. Огромное количество молодых специалистов с предприятий со всех уголков страны. С первого дня форума активная образовательная программа с приглашенными спикерами из ОСК. Каждый день новые вопросы: на повестке дня стояли как исторические факты и первые большие корабли, так и современные тренды эксплуатации судов, суперпроекты будущего, анализ статистики текущей ситуации в кораблестроении по различным регионам.

Также яркой финишной чертой был последний день проектной деятельности. В сжатые сроки командам предстояло обсудить наиболее важные вопросы для молодого сотрудника ОСК и методы их решения. Стоит отметить креативность и грамотный подход всех участников. После выполнения основной программы форума можно было заняться вопросами общей эрудиции на деловых



вой программе, в том числе, отработать навыки речи, познакомиться с новыми конструкционными материалами и современным вооружением. Стоит отметить и качество организации. Все участники были обеспечены трансфером до места проведения форума, жильем, питанием и внеучебной деятельностью: экскурсиями, спортивными и культурно-массовыми мероприятиями».

Светлана Райская, инженер-конструктор АО «СПМБМ «Малахит»:

«Участие в форуме открыло мне большой мир корпорации ОСК. Лекции, организованные ведущими специалистами Корпорации, показали, как огромен мир кораблестроителей и какую пользу можем принести мы – молодые инженеры. В ходе одного из проводимого делового тренинга, мы разработали проект по привлечению молодежи в сферу кораблестроения, занявший первое место среди других проектов, а также он был замечен и высоко оценен представителями ОСК, которые теперь в свою очередь планируют провести его реализацию для поднятия престижа судостроительных специальностей среди молодых специалистов.

На форуме мы узнали о новых уникальных проектах других корпораций, поучаствовали в различных спортивных и культурных мероприятиях.

Я познакомилась с высококлассными специалистами из различных компаний, узнала, чем они занимаются, каковы направления их деятельности и какой курс развития они хотели бы для своих профессий в корабельном деле. Мы обменялись опытом работы, телефонами и пообещали, что эта наша встреча не будет последней.

Спасибо огромное ОСК за полученный опыт!»

Международный молодежный промышленный форум «Инженеры будущего» проводится ежегодно, начиная с 2011 года. За время проведения форума его участниками стали более 15 000 молодых специалистов, учёных, аспиран-

тов и студентов. Это молодые инженеры из 400 промышленных компаний и 85 вузов из 70 регионов Российской Федерации. Возраст участников форума 20-35 лет.

Благодаря форуму «Инженеры будущего» возросла и активность молодых специалистов Объединенной судостроительной корпорации.

РЕКОРДЫ ОСК В ТВОРЧЕСКОМ СОСТЯЗАНИИ КОРПОРАТИВНЫХ МУЗЕЕВ

Предприятия ОСК завоевали пять наград
V Национальной премии «Корпоративный музей»



С 11 по 14 сентября 2023 года в Екатеринбурге проходил V форум Национальной премии «Корпоративный музей». Около 200 делегатов со всей страны собрались на площадке культурно-выставочного комплекса «Синара Центр». На соискание наград были выдвинуты 158 музейных проектов из 70 компаний России.

Музеи обществ Группы ОСК все активнее участвуют в конкурсе корпоративных музеев. Если в прошлом сезоне у нас было три победителя, то в нынешнем уже пять. Такие рекорды – результат большой работы корабелов по сохранению истории и популяризации достижений родных предприятий, корпорации и судостроительной отрасли в целом.

Одна из самых престижных наград конкурса – «Персона года» – вручается за особые достижения и личный вклад в развитие корпоративного музея. Определение победителей в данной номинации впервые проводилось в 2022 году.



Награды была удостоена директор Музея истории Пролетарского завода Полина Борисовна Кривская. В нынешнем сезоне отмечены сразу два представителя ОСК: директор Музея истории завода «Красное Сормово» Сергей Николаевич Леонов и директор Музея истории и трудовой славы ЦС «Звездочка» Василий Федорович Кологриев.

Звание лауреата премии в номинации «Лучший издательский проект музея» завоевал музей истории Средне-Невского судостроительного завода. На конкурс была представлена книга, подготовленная к 110-летию предприятия. Получая статуэтку победителя, директор музея Владимир Ефимович Галант произнес слова, которые могут стать девизом нашего участия в конкурсе: «ОСК всегда должно быть впереди!».

В номинации «Музейное исследование» звание лауреата получил музей истории завода «Красное Сормово». Сормовичам потребовались годы кропотливой поисковой работы и сбора свидетельств, чтобы восстановить историю жизни и значение трудов основателя предприятия Дмитрия Бенардаки. Об этом почти детективным расследованием участникам конкурса рассказала заместитель директора заводского музея Маргарита Геннадьевна Финюкова. Дипломом 2 степени за «Лучший промышленный маршрут музея» отмечен Музей истории судостроительного завода «Янтарь». Это предприятие – одно из немногих в ОСК, где «проложен» такой маршрут. Проходя по цехам, туристы видят все стадии строительства кораблей. По словам директора музея Александра Викторовича Финюкова, во время экскурсии посетители, и особенно дети, живо интересуются процессом производства различных деталей, задают много вопросов, у ребят «загораются глаза», а у тружеников завода от гордости за свою работу «расправляются плечи».



Конкурс среди корпоративных музеев проводится с 2018 года. В нынешнем сезоне он состоялся в статусе Национальной премии, а также впервые обрел международное звучание: в Попечительский совет конкурса вошел представитель Китая. Свои музейные проекты на суд экспертов представили ведущие отечественные компании: ОАО «РЖД», ПАО «Газпром», ПАО «Лукойл», ПАО «ТМК», ГК «ФосАгро», АО «ОМК», ПАО «Уралкалий», ПАО «НК «Роснефть», ПАО «Транснефть», Госкорпорации «Роскосмос», ПАО «Россети», АО «СУЭК», АО «ОДК» и многие другие. Финальный этап состязания проходил в Екатеринбурге и был включен в актуальный событийный календарь города, отмечающего в 2023 году своё 300-летие.

На сцену выходят актеры театра «Странствующие куклы господина Пэно», в руках у них таблички с изображением кораблей. Участники VIII Спартакиады фотографируются друг с другом на память. Но через год мы снова встретимся в Северодвинске и откроем новую страницу спортивной сказки ОСК!





**СТРОИМ ФЛОТ
СИЛЬНОЙ СТРАНЫ**

Завершение строительной фазы проекта PV300VD «Петр Великий» на верфи судостроительного завода «Лотос». Компоновка круизного пассажирского судна рассчитана на 310 пассажиров, которые смогут путешествовать в 155 комфортабельных каютах различных классов. Это первое туристическое судно-отель в Каспийском регионе.

