

оск

ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ
№1 2025



СТРОИМ ФЛОТ
СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



СОДЕРЖАНИЕ

- 2 КОЛОНКА ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА АО «ОСК»
- 4 СТРАНЕ НУЖЕН ФЛОТ
- 6 СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ОСК
- 16 НАШЕ БУДУЩЕЕ – ПОЛНОМАСШТАБНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ОСК
- 22 ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ОСК
- 24 ПРИМОРСКАЯ ВЕРФЬ ОСК – СУДОСТРОЕНИЕ БУДУЩЕГО
- 28 «КРАСНОЕ СОРМОВО»: ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ МАСШТАБНОЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОСК
- 29 ДОКОВАЯ ПРОГРАММА ОСК
- 30 ПРОГРАММА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ
- 32 БОЛЬШЕ ЧЕМ ПРОСТО САПР
- 36 КАДРОВАЯ ПРОГРАММА
- 40 ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ИНЖЕНЕРОВ – КОРАБЕЛОВ ОСК
- 42 МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ
- 44 СОБЫТИЯ 2024

ЖУРНАЛ АО «ОСК»

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

aoosk.ru

В оформлении номера использованы иллюстрации из архивов Объединенной судостроительной корпорации и входящих в ее состав обществ, kremlin.ru, Министерства обороны, Министерства промышленности и торговли, фотографа В.Егоршина.

Телеграм канал ОСК



<https://t.me/aoOSK>

Телеграм канал Команда ОСК



<https://t.me/teamOSK>

ВКонтакте



<https://vk.com/aoosk>

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Очередной номер корпоративного журнала посвящен новой Стратегии развития ОСК до 2036 года. Она, по сути, определяет наше будущее. И на страницах этого издания мы расскажем о том, что ждет корпорацию и каждого из нас в ближайшие годы, какая работа уже идет по каждому из направлений Стратегии.

Президентом России Владимиром Путиным поставлена задача провести модернизацию и финансовое оздоровление корпорации, существенно повысить эффективность и вывести судостроительную отрасль на качественно новый уровень. Мы начали активно работать как по вопросам, требовавшим безотлагательного внимания, так и по формированию новой Стратегии развития корпорации.

Перед нами стоял трудный выбор: сфокусироваться исключительно на антикризисных мерах, которые быстро минимизируют отрицательные финансовые результаты, но не дадут долгосрочного эффекта, или провести полномасштабную трансформацию ОСК вплоть до смены технологического уклада, чтобы выйти на опережающее долгосрочное развитие. Этот путь намного сложнее, пройти его будет нелегко, но только он отвечает нынешним вызовам и в условиях резко возросшего спроса на продукцию гражданского судостроения позволит сформировать в отрасли прочный фундамент для развития на годы вперед. Поэтому за основу Стратегии был избран именно такой подход.

В январе 2024 года я изложил концепцию обновленной стратегии на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике. Задачи, стоящие перед ОСК на перспективу, обсуждались в марте на стратегической сессии под руководством Председателя Правительства РФ Михаила Мишустина. А в июне Президент России Владимир Путин провел большое совещание по вопросам развития кораблестроения для обеспечения обороны и безопасности государства. Высказанные в ходе встреч предложения учтены при доработке стратегии.

Мы ставим перед собой амбициозные цели. Для того чтобы в кратчайшие сроки построить сотни кораблей и судов в интересах экономики страны и ее граждан, ОСК предстоит пройти сложный путь полномасштабной, системной перезагрузки. Нам необходимо модернизировать каждое предприятие, добиться эффективности по всей вертикали и от каждого конкретного руководителя и работника. Задачи перед нами стоят серьезные: изменить корпорацию и во многом измениться самим. Но и перспективы открываются немалые.

Корпорация перейдет на новый технологический уклад, что, по сути, означает смену эпохи в судостроении и самого образа нашего мышления. Когда-то наши предшественники в XIX веке изменили облик флота, совершив переход от паруса к пару. В XX веке на наших верфях на службу флоту поставили атом. Сейчас мы должны будем овладеть «энергией цифры». Цифровизация всех производственных процессов изменит условия труда современных корабелов, повысит эффективность и даст возможность подготовиться к загрузке на перспективу.

Будет налажена тесная кооперация между всеми обществами, создана единая система планирования и управления процессами, установлен серьезный контроль. Мы сможем соответствовать потребностям заказчиков по качеству, срокам и цене. Стабильная загрузка, современное оборудование и технологии, чистые и комфортные цеха, хорошая зарплата и возможности для карьерного роста будут мотивировать людей трудиться лучше и эффективнее.

Кому-то эти цели могут показаться недостижимыми. Но только стремясь к лучшему, делая шаг за шагом, мы сможем приблизиться к ним. Только если мы будем объединены единым настроем на достижение высоких результатов, мы добьемся успеха.

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



СТРАНЕ НУЖЕН ФЛОТ

За два последних года резко вырос спрос на отечественную продукцию судостроения, что стало следствием геополитической напряженности и беспрецедентных санкций в отношении России. Многие зарубежные рынки фактически закрыты для российских компаний. Крайне остро стоит вопрос с поставками комплектующих. Кроме того, флот год от года стареет, срок службы большого количества судов подходит к своему порогу.

Сегодня Россия нуждается во флоте – и военном, и гражданском. Этот спрос будет стабильно расти

Сегодня Россия нуждается во флоте – и военном, и гражданском. Этот спрос будет стабильно расти. До половины всех требуемых судов приходится на грузовые и пассажирский флот: танкеры, газовозы, контейнеровозы, сухогрузы, рыбопромысловые и пассажирские суда класса река – море. Есть необходимость в строительстве уникальных морских объектов, таких как ледоколы, техника для освоения шельфовых месторождений, вспомогательного флота, надводных и подводных кораблей для ВМФ.

Последние годы ОСК справляется с текущими объемами по гособоронзаказу. Вместе с тем Президент России Владимир Путин ставит задачу укреплять Военно-Морской Флот России, а значит количество заказов по линии Министерства обороны будет в нынешних объемах и больше.

Что касается гражданского сегмента, то здесь ситуация гораздо сложнее. Учитывая потребности заказчиков, общие тренды в мировом судостроении и возрастные пороги существующих судов в каждой категории, Министерством промышленности и торговли подготовлен прогноз заказов до 2037 года. Если за последние десять лет ОСК передала заказчикам около 200 судов, то в следующее десятилетие России необходимо не менее 1700 новых судов.

При сохранении нынешних темпов строительства ОСК не сможет решить государственную задачу по обеспечению страны гражданским флотом. Необходим перезапуск работы всех предприятий корпорации, выход на новый технологический уровень. Только в этом случае корабельщики ОСК построят 1000 судов до 2037 года. Оставшаяся потребность смогут закрыть наши коллеги – другие судостроительные предприятия страны.

В настоящее время не стоит вопрос, где взять заказы, как это было еще недавно. Предприятия корпорации обеспечены заказами, есть планы по их загрузке на годы вперед. Но чтобы справиться с растущим спросом, нужны новые мощности и технологии.

ОСК нужно построить 1000 судов

Ключевая задача ОСК – кратно, в два-три раза, увеличить производительность под растущие заказы и стать максимально эффективной. С учетом обстановки в мире эту задачу необходимо решить в очень короткие сроки.

Понятно, что судостроение во многом зависит от смежных базовых отраслей – машиностроения, металлургии, электроники. И здесь отечественной промышленности еще многое предстоит сделать по линии импортозамещения.

Ключевая задача ОСК – кратно, в два-три раза увеличить производительность под растущие заказы и стать максимально эффективными. С учетом обстановки в мире эту задачу необходимо решить в очень короткие сроки

Объективно производственная структура судостроения раза в два-три дороже по капитальным затратам любого машиностроительного предприятия, занимающего аналогичные производственные площади. Эта дороговизна – следствие крайне дорогостоящей гидротехнической инфраструктуры: стапелей, эллингов, сухих и плавучих доков. Сроки окупаемости инвестиций в такие объекты измеряются десятками лет. Будучи головным исполнителем судостроительных контрактов, верфь принимает на себя все риски, в первую очередь связанные с кооперацией. Любой срыв поставок оборудования влечет за собой срыв сроков сдачи продукции и потерю прибыльности. Поэтому предстоит одновременно преодолевать трудности, накопленные внутри корпорации, а также решать системные вопросы, касающиеся всей отрасли.

Что нужно делать? Ответ на этот вопрос дает новая Стратегия развития ОСК, определяющая вектор движения по каждому из направлений работы. ■

За последние 10 лет ОСК передала заказчикам около 200 гражданских судов. В следующее 10 лет России необходимо не менее 1700 новых судов

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ

ОСК

БУДУЩИЙ ОБЛИК КОРПОРАЦИИ И ВЫХОД
НА НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УКЛАД



БУДУЩИЙ ОБЛИК КОРПОРАЦИИ И ВЫХОД НА НОВЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УКЛАД

Новая Стратегия развития ОСК базируется на анализе глобального рынка судостроения и реальной практике стран-лидеров, учитывает отечественную специфику отрасли и потребности государства на долгосрочную перспективу. Главная цель в рамках реализации Стратегии – обеспечить решение национальной задачи полного технологического и производственного суверенитета в вопросах строительства для отраслей экономики необходимой продукции судостроения и морской техники.

С 70-х годов XX века центр мирового судостроения переместился в Юго-Восточную Азию. Сейчас в тройку лидеров входят Китай, Южная Корея, Япония, занимающие 78% глобального рынка по доходам и 71% по судам в новых контрактах. Практически половина этого рынка приходилась в 2023 году на Китай, его доля прогнозируемо будет расти.

Какие ключевые факторы определяют такой успех?

Во-первых, страны-лидеры уже изначально ставили перед собой амбициозные цели, открыто заявляли о необходимости обеспечить мировое доминирование в торговом флоте собственной постройки.

Во-вторых, важным конкурентным преимуществом, которое они реализовали, является специализация на разных типах судов как в строительстве, так и в проектировании, что значительно снижает затраты, упрощает производство.

В-третьих, главным фактором конкурентоспособности в отрасли является стоимость судна. Больше половины цены составляют судовое комплектующее оборудование и материалы. Для мирового судостроения эта проблема решается за счет глобального разделения труда и импорта, поставки комплектующих извне. Необходимо учесть и то, что все нынешние мировые лидеры судостроения имеют сильную вертикальную интеграцию, осуществляют полный цикл проектирования и строительства: от раскроя металла до готовых судов. При этом сборка блоков и сборка судов производится на одних и тех же площадках. К примеру, в Южной Корее в структуре судостроительного бизнеса есть собственное производство двигателей и даже собственный металлопрокат.

Наконец, в-четвертых, по сравнению с лидирующими странами российское судостроение серьезно отстает в технологических аспектах и, как следствие, в эффективности производства. Это чуть ли не ключевой фактор, влияющий на современное состояние отрасли. Не говоря уже о таких слагаемых успеха, как обеспечение кадрами, дефицит которых сегодня стал вызовом для всего мира, информационные технологии в проектировании и управлении, доступность финансовых услуг, в том числе лизинга, кредитования и других. И, конечно, определяющую роль в развитии судостроения играет государственная поддержка. Например, в Китае до 55% стоимости судна покрывается государством. КНР за последние 20 лет направила сотни миллиардов долларов в судостроительную отрасль, предоставила судостроителям и заказчикам

льготные кредиты, налоговые преференции, обеспечила поставками материалов и комплектующего оборудования по ценам ниже рыночных. Как результат – страна занимает беспорное первое место в мире, половина всех судов строится в Китае.

По оценкам аналитиков, сегодня Россия находится на 12 месте глобального рынка судостроения. Общий объем судостроительного рынка в стране составляет около 500 млрд рублей ежегодно¹. Из них 25% – это гражданское судостроение. С точки зрения экономики страны на отрасль приходится около 1% ВВП при уровне добавленной стоимости до 30%. И кроме того, судостроение обеспечивает российскую промышленность дополнительными заказами и рабочими местами – на одного своего сотрудника приходится примерно 4-5 человек из смежных областей².

Стратегия развития ОСК выходит далеко за пределы 2036 года

Как отметил Президент России Владимир Путин, в такой сложной, высокотехнологичной отрасли, как кораблестроение, горизонт планирования должен быть не менее чем до середины века. Поэтому планирование загрузки предприятий и строительства новых верфей в ОСК учитывает потребности государства и бизнеса до 2050 года. Поддержка Президента и Правительства позволит реализовать масштабный проект по качественному изменению облика отечественного судостроения для решения важнейших задач, стоящих перед страной, по созданию мощного торгового и сильного военного флота России.

В Стратегии определены ключевые приоритеты корпорации, сформулированы среднесрочные задачи до 2027 года и конкретные первоочередные меры

В первую очередь, предстоит перевооружить и расширить производственные мощности, разработать собственные технологии, выстроить эффективное управление и финансовые инструменты, сбалансированную кадровую политику, четкие взаимоотношения с заказчиками и кооперацию со смежными отраслями. А главное – добиться эффективности по всей вертикали менеджмента, от каждого руководителя и работника корпорации.

Кроме того, для достижения целей Стратегии и развития предприятий ОСК реализует программы развития, которые позволят провести модернизацию производства, создать условия для загрузки верфей и строительства необходимого количества современной высокотехнологичной продукции военного и гражданского назначения, а также обеспечить работникам достойные условия труда и заработную плату, привлечь в корпорацию новые высококвалифицированные кадры. ■

¹ Оценка компании «Яков и Партнёры», январь 2024 г.

² Анализ Группы «Деловой профиль». Развитие судостроительной отрасли в РФ в 2023 году.



Планирование загрузки предприятий и строительства новых верфей в ОСК учитывает потребности государства и бизнеса до 2050 года

Доля гражданских судов, построенных по проектам ОСК, должна достичь 80%

КЛЮЧЕВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ОСК

Отказ от убыточных контрактов для обеспечения финансовой устойчивости ОСК и рентабельности работы предприятий

Контракты последних лет, как правило, были убыточными, что привело к финансовым проблемам предприятий, постоянным задержкам со сдачей заказов. ОСК работала, по сути, как финансовая пирамида, когда за счет средств нового заказа достраивался старый.

Корпорация откажется от заключения убыточных контрактов

Корпорация откажется от заключения убыточных контрактов. Начнет работать только по тем договорам, которые обеспечены механизмами снятия рисков, чтобы не создавать новых «финансовых дыр». Важная задача – строго следить за четким выполнением контрактных условий и рентабельностью работы предприятий ОСК, в целом повысить качество преддоговорной работы, чтобы тщательно и всесторонне оценивать объемы и риски исполнения заказов, а также их ценообразование.

Основной портфель заказов ОСК – это государственные заказы. В денежном выражении они составляют почти 90%, из которых на гособоронзаказ приходится порядка 85%, а остальные – гражданская продукция. Из-за этого любые ценовые разногласия с заказчиком критичны для финансового результата корпорации.

Ключевой вопрос здесь касается оборонного заказа, который надо решать системно. За последние годы в этой части образовался клубок непростых проблем. В частности, одна из трудностей – отсутствие увязки периодичности и объемов финансирования военных заказов с технологическими этапами строительства. Необходимо прописывать в контрактах такую увязку – приемку и оплату этапов по фиксированной цене. ОСК вместе с Министерством обороны уже начали последовательно урегулировать накопившиеся вопросы. Важно, что министерство активно идет навстречу в совместной работе, наметились общие позиции.

Технологическая модернизация предприятий и увеличение мощности

Оборудование, заводские цеха, доки и гидротехнические сооружения большинства наших предприятий требуют обновления. Многие станки устарели, некоторые из них используются больше 90 лет. Работая на изношенном оборудовании и устаревших технологиях, трудно строить современный флот, отвечать запросам сегодняшнего дня.

Для повышения производительности потребуется глубокая модернизация и технологическое перевооружение предприятий, что является одним из ключевых приоритетов ОСК.

Принято решение о строительстве новой верфи на Дальнем Востоке и модернизации предприятий ОСК на Северо-Западе. Эти инициативы направлены на решение общегосударственной задачи по ликвидации дефицита в морском транспортном флоте, в том числе круп-

нотоннажном. В сентябре 2024 года руководство ОСК представило Владимиру Путину площадку для строительства верфи в черте Владивостока. За счет открытия новых предприятий и глубокой модернизации существующих ОСК создаст дополнительные мощности для обеспечения потребности России в торговом и военном флоте, для выполнения возрастающих заказов и, как следствие, существенно улучшит условия труда корабелов.

Собственные несудоостроительные компетенции и снижение зависимости от поставщиков

Судоостроители слишком долго полагались на иностранных производителей и «смежников». Сейчас произошел разрыв традиционных каналов поставки комплектующих и оборудования, что обернулось серьезными проблемами для отрасли.

В военном кораблестроении, в исполнении гособоронзаказа – приоритетном для ОСК направлении – зависимость от иностранных поставок близка к нулю. Но по линии гражданских заказов постоянно возникают угрозы неконтролируемого роста цен, срыва поставок. После ухода с рынка иностранного оборудования ситуация обострилась, прежде всего в отношении судовых двигателей (особенно для крупнотоннажного судостроения), пропульсивных систем (винторулевые колонки) и общесудовых систем и механизмов (водоподготовка, обработка сточных вод и прочие). Решить проблему может ускоренное импортозамещение. В настоящее время Министерство промышленности и торговли России реализует масштабную программу по поддержке отечественных производителей, осваивающих критические позиции судового комплектующего оборудования. Со своей стороны ОСК работает с партнерами, чтобы предприятия безболезненно могли выйти на импортозамещение. Корпорации предстоит более активно включиться в эту работу икратно нарастить собственные компетенции в морском приборостроении и машиностроении, а также в крупноблочном строительстве, которые сейчас в контуре ОСК практически отсутствуют.

Чтобы избежать дефицита поставок, переноса сроков сдачи судов, будут расширены несудоостроительные компетенции внутри корпорации. Речь идет о ключевом оборудовании, которое производится за формальными рамками судостроения, но принципиально влияет на экономику и производственную эффективность ОСК. Глобальные конкуренты в судостроении уже давно реализовали так называемую вертикальную интеграцию бизнеса, которую предстоит выстроить и ОСК. Внутри корпорации будут созданы центры, производящие практически половину необходимого комплектующего оборудования: от винторулевых колонок, рулевых машин, электросетей, систем навигации и безкипажного судовождения до судовой мебели.

В перспективе доля собственных работ в себестоимости продукции составит 70%

Намеченные меры позволят контролировать себестоимость судов, обеспечить предприятия оборудованием и комплектующими, сократить издержки, связанные с задержкой от поставщиков. Это даст возможность выполнять больше заказов и сдавать их в срок, а значит повышать заработную плату работников ОСК.

Изменение подходов к проектированию

Основа конкурентоспособности – это инжиниринг. Очевидно, что в нынешних условиях акцент должен быть смещен на разработку в ОСК собственных проектов кораблей и судов, опираясь на отечественные решения. В первую очередь, есть потребность проектировать и строить среднетоннажные морские транспортные суда (газовозы, танкеры, контейнеровозы) для Северного морского пути, технику для разработки шельфа, подводные добычные комплексы, автономные подводные аппараты, сложные наукоемкие суда.

Унификация и стандартизация проектных решений позволит ОСК перейти на новый уровень создания проектов, на серийное производство. Планируется довести долю серийных контрактов до 80% в общем объеме

Роль проектно-конструкторских бюро ОСК кардинально возрастет. На их базе планируется сформировать центры, специализирующиеся на разработке единого продуктового ряда по трем направлениям: гражданское судостроение, надводное и подводное кораблестроение. В результате корпорацией будет создан целый набор стандартных унифицированных проектных решений. В долгосрочной перспективе доля гражданских судов, построенных по проектам ОСК, должна достичь 80%.

Принятые меры существенно минимизируют зависимость от иностранных разработок, обеспечат российскому судостроению технологический и производственный суверенитет. Проектировать и строить суда станет дешевле и быстрее, предприятия ОСК смогут увеличить объем выполняемых заказов.

Координация и контроль по всей корпорации

ОСК предстоит преодолеть сложившуюся разобщенность и связанные с этим устаревшие подходы к управлению, в том числе и низкий контроль. Стоит задача равномерно загружать предприятия заказами и сопровождать их исполнение, обеспечить гибкое перераспределение между верфями как трудовых, так и производственных ресурсов.

Корпорация намерена выстроить более жесткий контроль за работой предприятий. Акцент будет сделан на соблюдение сроков проектирования, строительства и сдачи продукции в соответствии с контрактами.

ОСК как головной работодатель станет строго спрашивать с руководителей предприятий не только за результаты производственной деятельности и неэффективность, но и за условия труда работников, включая решение бытовых и социальных вопросов, улучшение условий работы, обеспечение спецодеждой.

В результате корпорация превратится в единый интегрированный холдинг с едиными нормами, си-

стемой планирования и управления. Предприятия ОСК будут тесно взаимосвязаны производственной кооперацией.

Масштабная цифровизация производства

Цифровая трансформация коснется всех аспектов деятельности корпорации: от работы с рынком до управления производством. Для этого ОСК создаст собственную уникальную систему автоматизированного проектирования («тяжелую САПР»), а также технологической подготовки производства. На ее основе разрабатывается цифровая модель судна, содержащая все его элементы и системы в цифровом виде. Доступ к таким моделям будет предоставлен всем участникам сложного процесса создания судостроительного продукта: от заказчика до проектанта и завода. Не потребуется обмениваться массой чертежей, конструкторской и технологической документацией, сопутствующей информацией, что позволит существенно сократить сроки проектирования и строительства, обеспечит многоуровневые связи. «Тяжелая САПР» разрабатывается ОСК в интересах всей судостроительной отрасли России.

В настоящее время ОСК совместно с дочерними обществами работает над такими значимыми проектами как «Судостроительная САПР» и «Цифровое судостроительное производство». Они направлены на формирование нового технологического уклада отечественного судостроения, реализацию идеологии сквозной цифровизации судостроительной промышленности на основе цифровых информационных моделей.

За счет цифровизации производства снизятся бюрократические процедуры, станет возможным отказ от бумажного документооборота, будет внедрена единая система отчетности. Проект «Безбумажная корпорация» уже реализуется в пилотном формате. Планируется создать единый центр обработки данных и защищенные корпоративные облачные сервисы для передачи данных между конструкторскими бюро и верфями.

В результате цифровизации производительность труда на предприятиях ОСК вырастет на 20%

Инновационные технологии – это огромный резерв для роста эффективности. В результате цифровизации производительность труда на предприятиях ОСК вырастет на 20%. Произойдет переход к новому технологическому укладу, который базируется на цифровизации и роботизации производственных процессов. Он будет называться Судостроение 4.0. Корпорации потребуется больше высококвалифицированных специалистов для работы с «цифрой» в проектировании и производстве. Такие работники будут востребованы и высоко цениться в ОСК.

Названные меры позволят совершить скачок на более высокий технологический уровень и обеспечить конкурентоспособность российского судостроения. ■



Корпорации потребуются больше высококвалифицированных специалистов для работы с «цифрой» в проектировании и производстве

**Главная цель Стратегии ОСК –
обеспечить полный
суверенитет в области
судостроения и морской
техники**





**Гендиректор ОСК
Андрей Пучков**

**о верфях, судах
и заказчиках**

НАШЕ БУДУЩЕЕ – ПОЛНОМАСШТАБНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ОСК

Эксклюзивное интервью генерального директора АО «ОСК» Андрея Пучкова корпоративному журналу «Строим флот сильной страны»

Рассмотрение Стратегии ОСК на правительственном уровне пройдено успешно, поставлены амбициозные цели. Какие приоритетные задачи сейчас в фокусе внимания, что уже удалось сделать?

– Действительно, по результатам нашей работы над Стратегией корпорации мы вышли на безальтернативность амбициозной стратегии: только полномасштабная трансформация ОСК, включая смену технологического уклада, позволит обеспечить достижение стоящих перед нами задач технологического суверенитета и экономической эффективности.

С первого дня моего прихода в корпорацию мы системно и последовательно занимаемся решением накопившихся проблем. Из значимого – мы принципиально решили вопросы с финансовым дефицитом по проблемным заказам. Совместная работа с коллегами из ВТБ и Минпромторга позволила оперативно привлечь финансирование для возобновления работы по ряду заказов, которые фактически были заморожены. Сейчас ускоренными темпами наверстываем накопившееся отставание и в течение этого и последующего года планируем закрыть все производственные долги.

Результаты проведенной совместно с ВТБ работы позволили нам достаточно глубоко проанализировать факторы, которые приводили к накоплению убытков, к формированию финансового дефицита. От этих выводов выстраивается наша тактическая работа над эффективностью корпорации – вывод компании на безубыточность и высокий контроль за деятельностью предприятий. Это наш антикризисный минимум, то, что мы сделаем вне зависимости от масштабов государственной поддержки отрасли.

Например, нас много критикуют за то, что отказываемся от каких-то заказов, но это важный шаг в преодолении ловушки плановой убыточности: мы больше не заключаем убыточных контрактов или не обеспеченных договорными механизмами снятия рисков.

Если говорить о долгосрочных вопросах развития, мы сгруппировали их по 11 приоритетным направлениям. Прокомментирую пару из них.

Инжиниринг. У страны и у нас как корпорации очень хорошее наследие в виде признанных

во всем мире конструкторских школ, которые мы обязаны сохранить. При этом обострившийся вызов импортозамещения требует существенного наращивания компетенций в гражданском сегменте и разработки корпорацией собственного продуктового ряда на базе отечественных комплектующих. Нам важно, чтобы наше продуктивное предложение как для военных, так и для гражданских заказчиков удовлетворяло всем современным требованиям со всех точек зрения.

Отдельно поясню наши планы по вертикальной интеграции бизнеса. Наши глобальные конкуренты уже давно идут этим путем, расширяя собственные бизнес-модели так называемыми несудостроительными компетенциями. В нашем случае речь идет о создании в ОСК центров судовых движительных систем, морского приборостроения, электротехники и даже судовых интерьеров, которые будут изготавливать все: от винторулевых колонок, рулевых машин, электросетей, систем навигации и безэкипажного судовождения до судовой мебели. Половину продукции, которую мы используем при строительстве судов, экономически оправдано производить в корпорации собственными центрами. Тем самым мы решаем наши вопросы рисков поставок и контроля себестоимости судов.

Мы начинаем думать и оперировать цифровыми моделями – нашего конечного изделия и нашего производства. Создание таких моделей запустит процесс перехода на сквозную цифровизацию

Уделяется много внимания цифровизации, это действительно важно для перезапуска ОСК?

– Да, цифровизация для нас – это один из тех столпов, на которых основывается перевод судостроения на новый производственный уклад. Длительные производственные циклы и тысячи поставщиков – это наши отраслевые особенности, в которых без цифровых технологий невозможно эффективное управление. Благодаря системной поддержке Правительства страны

и Российского фонда развития информационных технологий реализуется ряд отраслевых цифровых проектов, среди которых ключевым для нас является создание тяжелой САПР – системы, казалось бы, для проектирования, но она является основой для цифровизации производственных процессов и основана на информационном моделировании.

Какие тут происходят важные изменения, влияющие на все бизнес-процессы? Мы начинаем думать и оперировать цифровыми моделями – нашего конечного изделия и нашего производства. Создание таких моделей запустит процесс перехода на сквозную цифровизацию. Не цифровизацию отдельных функциональных областей или процессов, а сквозную работу. Одновременная работа проектантов, завода и заказчиков в одной цифровой модели. Вот наше целеполагание. Это крайне важно.

Что стоит за словами «новый технологический уклад»? – Новый технологический уклад для нас – это снова только что упомянутые пояснения про цифровую трансформацию. К этому добавляется вторым фундаментом роботизация. Роботизация станков, оборудования, станки с ЧПУ, отказ от человеческого фактора в производстве, отдельных элементов, из которых складывается конечная продукция. И роботизация, которая идет дальше. Роботизация складских объектов, роботизация внутрипроизводственной логистики, роботизация судоремонтных работ и так далее.

Это, пожалуй, два основных технологических фактора, два тренда. Конечно же, к ним добавляются и другие. С одной стороны, модные, но с другой стороны – объективно полезные истории с VR, с искусственным интеллектом. Важны для нас и «предиктивка», прогнозирование, управление ресурсами и запасами и так далее. Конечно, это не совсем наше, но мы будем являться потребителями всех технологий и современной кибербезопасности.

В целевом состоянии это уменьшение ручного труда, это безбумажное предприятие, это, конечно же, отсутствие как таковых «грязных» производств, роботизированные участки со всеми этапами предварительной подготовки сырья, материалов, обработки, подготовки, нарезки, сварки и формирования плоских секций, объемных секций и так далее.

Тут человеческий ресурс, основные производственные работники будут становиться все более высококвалифицированными специалистами, работающими с роботами, искусственным интеллектом, с виртуальными моделями, пользующимися виртуальными очками дополненной реальности... Масштабирование этих решений и двигает нас к облику судостроения завтрашнего дня.

Ожидаете ли расширения программы субсидирования от государства на всю линейку строительства судов или, возможно, отдельных типов судов?

– Развитие судостроения без государственной поддержки невозможно, этот факт подтверждает история всех стран – лидеров судостроения. Сейчас отрасль находится в состоянии, когда необходимо поддержать большой инвестиционный цикл по всей цепочке создания продукта, включая работу по импортозамещению в большом количестве смежных отраслей. Глобальные лидеры судостроения такие инвестиционные циклы с сильной опорой на государство прошли и, собственно, благодаря этому укрепились на мировом рынке.

Минпромторгом к настоящему моменту сформированы необходимые инструменты, обеспечивающие технологическое лидерство, и дискуссия в основном сосредоточена на вопросах настройки и достаточности средств на эти инструменты.

Конечно, основное направление господдержки, влияющее на судостроителей, связано с программами субсидирования строительства судов, прежде всего это лизинг. Например, Минпромторг совместно с ведомствами постоянно работает над расширением программ льготного лизинга. Здесь расчеты по объемам поддержки достаточно понятные: чтобы механизм льготного лизинга работал, необходимо порядка 70-90% доли государственной поддержки, в зависимости от типов судов и механизма поддержки.

Развитие судостроения без государственной поддержки невозможно, этот факт подтверждает история всех стран – лидеров судостроения

Но в целом мы, к сожалению, видим кратное недофинансирование мероприятий поддержки спроса. Вопрос сложный и связан с необходимостью выбора приоритетов государственной поддержки. Например, если будет разработан честный и прозрачный механизм закрепления гарантированного долгосрочного спроса в судостроении, мы готовы самостоятельно заниматься инвестированием в модернизацию верфей отрасли и освоение производства комплектующего оборудования.

В последние годы верфи ощущают серьезный дефицит специалистов. Как будет проходить организация программ подготовки кадров для судостроения – не только инженерных, но и, главное, рабочих профессий?

– Тема, конечно, актуальная, и не только для судостроения. Мы ей уделяем много внимания. Сейчас мы сосредоточились на системной увязке государственных инструментов и наших корпоративных: от усиления работы с базовыми школами и колледжами до расширения индивидуальных образовательных программ и наставничества.

На сегодняшний день наша общая численность – более 100 тысяч работников. Предприятиям ОСК требуется около 2 тысяч выпускников образовательных учреждений каждый год, из которых примерно 1,5 тысячи – выпускники колледжей и 500 – выпускники с высшим образованием

Спектр программ, в которых мы принимаем участие и реализуем сами, достаточно широкий. Из интересно-го: в этом году мы совместно с питерской Корабелкой (СПбГМТУ) запустили Программу подготовки инжене-



АНДРЕЙ СЕРГЕЕВИЧ ПУЧКОВ

Андрей Сергеевич Пучков родился в 1977 году. В 1998 году окончил юридический факультет МГУ им. М.В.Ломоносова. Юрист. С 2002 года работал в структуре группы ВТБ, где прошел путь от должности заместителя начальника управления до первого заместителя Президента – Председателя Правления Банка ВТБ.

23 августа 2023 года Андрей Сергеевич Пучков был утвержден в должности генерального директора АО «ОСК».



ров – корабелов ОСК. Проект позволит студентам совмещать обучение в вузе с работой, получая при этом заработную плату, социальные гарантии и трудовой стаж.

По рабочим специальностям мы в постоянной работе с 22 колледжами и техникумами по всей стране. В том числе благодаря этому мы ежегодно привлекаем на практику на предприятия ОСК более 3,5 тысячи студентов студенческих производственных отрядов, из кого мы в первую очередь и закрываем дефицит по рабочим профессиям. Здесь же иллюстрация системной связки инструментов: подключается проект «Наставничество», к каждому молодому рабочему и специалисту стремимся прикрепить наставника, который поможет адаптироваться на предприятии, найти лучшую стартовую позицию, соответствующую полученному образованию.

СПРАВКА

АО «Объединенная судостроительная корпорация» создано 21 марта 2007 года в соответствии с указом президента РФ Владимира Путина. 100% акций АО «ОСК» находятся в федеральной собственности. Указом президента РФ от 9 октября 2023 года акции переданы в доверительное управление Банку ВТБ. Корпорация включает более 40 проектно-конструкторских бюро и специализированных научно-исследовательских центров, верфей, судоремонтных и машиностроительных предприятий, на базе которых консолидирована большая часть судостроительного комплекса страны. Предприятия ОСК работают во всех крупных портово-транспортных узлах РФ: от Калининграда до Хабаровска, от Мурманска до Астрахани. Число сотрудников – более 100 тысяч человек. По итогам 2023 года выручка ОСК достигла примерно 400 млрд рублей против 350 млрд рублей годом ранее.

Есть ли в России конструкторские наработки по тем типам судов, которые ОСК пока не выпускает, но планирует?

– В России объективно сильнейшая проектно-конструкторская школа. Наработки есть по всем типам судов и морской техники. Поэтому более корректно говорить «что выпускаем, что будем выпускать». За последнее десятилетие страна последовательно укрепляет свои и проектные, и производственные компетенции в пассажирских судах, сейчас завершается освоение компетенций в рыбопромысловых судах и предстоит усилиться в морском торговом флоте.

Для себя мы ставим задачу развития собственной конкурентноспособной линейки продуктового ряда. Будем, так сказать, замещать в производственной программе суда чужих проектов на собственные разработки. Для понимания: мы это делаем не для создания искусственного преимущества наших КБ, а для достижения большей скорости строительства, большей производительности, снижения цены. Это тотальная унификация: от конструктива корпусов до линейки комплектующего оборудования. Именно на этапе проектирования судна в него закладываются те конструкторские решения, которые в дальнейшем «приземляются» на наши производственные возможности. Например, для нас вопрос инвестиций в развитие верфей начинается с ответа на вопрос, что мы будем выпускать и в каких количествах. То есть приоритет в работе наших КБ – разработка или развитие проектов, которые имеют максимальный потенциал серийного строительства.

Кто-то может возразить, что проектанты, конструкторские бюро всегда это делали. Да. Но это была не совсем системная работа, а скорее такая индивидуальная, за счет личных каких-то лидерских качеств отдельных взятых конструкторов, исходя из круга и степени их любознательности, вовлеченности в сопровождение своего проекта. То есть это была история до настоящего момента, не завязанная в явном виде на мотивацию, на достижение общего результата, от проработки облика судна до удовлетворенности заказчика на этапе эксплуатации.

Материал подготовлен пресс-службой ОСК



В РОССИИ ОБЪЕКТИВНО СИЛЬНЕЙШАЯ ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКАЯ ШКОЛА. НАРАБОТКИ ЕСТЬ ПО ВСЕМ ТИПАМ СУДОВ И МОРСКОЙ ТЕХНИКИ

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРОГРАММА ОСК

ОСК планирует реализацию инвестиционной программы на всех предприятиях корпорации.

Программа позволит строить крупнотоннажные суда, внедрить элементы блочно-модульного строительства крупнотоннажных судов, обеспечивать ремонт современных кораблей ВМФ и гражданских крупнотоннажных судов, создавать центры сервисного обслуживания судов и кораблей.

Ожидаем, что в результате увеличится объем выручки и рост производительности в 2-3 раза по отдельным переделам. Будут сокращены сроки выпуска продукции на 30%. Произойдет увеличение металлообработки на 250 тысяч тонн в год. ОСК расширит производственные возможности и обеспечит равномерную загрузку предприятий.

Сокращение сроков выпуска продукции на 30%

К основным объектам инвестиционной программы на ближайшие 10 лет относятся: строительство новых верфей, цехов, эллингов, доков; реконструкция и строительство новых набережных, инженерной инфраструктуры, гидротехнических сооружений; модернизация и строительство судоспускных устройств.

Амбициозная задача в рамках инвестиционной программы – строительство новой верфи на Дальнем Востоке с пропускной способностью до 12 крупнотоннажных судов в год с возможностью обработки металлопроката более 250 тысяч тонн в год. Новые мощности позволят ОСК строить транспортные суда, в том числе перспективные газозовы СПГ вместимостью 170 000 куб. м.

Не менее важный проект – модернизация верфи в Северо-Западном регионе. Он предусматривает увеличение площади и производственных возможностей всех основных видов производства – от раскроя металла до стпельных позиций, освоение технологии крупноблочного строительства, модернизацию оборудования и внедрение современных технологий производства. В настоящее время ведутся предпроектные проработки и перезапуск концепции развития Северной верфи. По сути, в результате ее глубокой модернизации появится еще одна новая крупнотоннажная верфь. ■

Цель программы – обновление существующих мощностей корпорации. Автоматизация производственных процессов и уменьшение ручного труда. Сокращение стапельного периода за счет увеличения габаритов и массы сборочных единиц и модернизации производства

ПРИМОРСКАЯ ВЕРФЬ ОСК — СУДОСТРОЕНИЕ БУДУЩЕГО



К 2031 году на Дальнем Востоке, в бухте Промежуточная Уссурийского залива, планируется возвести новую верфь. Реализация проекта поручена Президентом страны Владимиром Путиным Банку ВТБ и Объединенной судостроительной корпорации. Новое предприятие будет специализироваться на строительстве морского торгового флота (балкеры, танкеры, контейнеровозы, газовозы СПГ). Предполагаемая производительность верфи — до 12 судов в год.

В сентябре 2024 года во Владивостоке руководство ОСК представило Владимиру Путину площадку для строительства новой верфи. Председатель совета директоров АО «ОСК» Андрей Костин и генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков показали Президенту России с борта катера «Ураган» предлагаемое место размещения верфи. Новое предприятие будет построено в черте Владивостока.

Расположение будущего строительства выбрано неслучайно. Помимо климатических условий, которые позволят максимально расширить производственный период, связанный с операциями на воде, и близости к развитым торговым путям, в частности тем, что ак-

тивно используют страны Азиатско-Тихоокеанского региона, есть и ряд других преимуществ. Так, по оценкам экспертов, близость к городу будет способствовать обеспечению будущей верфи трудовыми ресурсами. Кроме того, здесь развита транспортная, в том числе железнодорожная, инфраструктура, есть возможность подключения к инженерной инфраструктуре и наращивания энерго мощностей.



ПАРАМЕТРЫ ПЛОЩАДКИ

НАХОЖДЕНИЕ В ЧЕРТЕ ГОРОДА ВЛАДИВОСТОК

ПЛОЩАДЬ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ: 130 ГА
 ТЕРРИТОРИЯ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ЖИЛИЩНЫХ И СОЦИАЛЬНЫХ ОБЪЕКТОВ: 70 ГА
 АВТОМОБИЛЬНАЯ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
 РАССТОЯНИЕ ОТ МОРСКОГО ВОКЗАЛА В Г. ВЛАДИВОСТОК: 10 КМ
 РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ПРЕДПРИЯТИЕМ И ЖИЛЫМ МИКРОРАЙОНОМ: 3 КМ
 РАССТОЯНИЕ ДО АЭРОПОРТА: 50 КМ

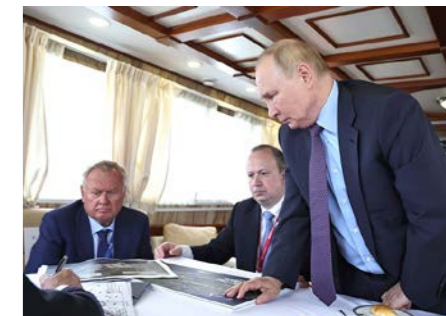
Современные мощности предприятия позволят использовать передовые судостроительные технологии, включая крупноблочное строительство. Будущая верфь рассчитана на строительство судов для торгового флота России производительностью около 12 единиц в год.

Акцент сделан на развитие не только современной производственной, но и социально-бытовой инфраструктуры, чтобы обеспечить будущих работников комфортными и безопасными условиями труда и жизни. В проекте комплексного развития территории предусмотрено строительство жилого микрорайона, рассчитанного на проживание порядка 30 тысяч человек. Здесь будут располагаться админи-

стративно-бытовой и учебный центры, детские сады, школы, поликлиники, гостиницы, торгово-развлекательные и парковые объекты и собственный пляж с набережной.

По подсчетам ОСК, строительство новой верфи в Приморском крае может занять около 6 лет. Об этом заявил глава Банка ВТБ, председатель совета директоров АО «ОСК» Андрей Костин после осмотра Президентом страны Владимиром Путиным участка для возведения нового судостроительного предприятия во Владивостоке.

«Строительство займет не один год и не два, я думаю. Говорим о стройке порядка 6 лет, хотя какие-то работы [судостроительные] могут начаться и ранее», — пояснил Андрей Костин. ■



На борту катера «Ураган» в ходе осмотра площадки под строительство новой верфи.



БАЛКЕРЫ, ТАНКЕРЫ
 дедейт до 80 тыс. т., длина до 270 м., ширина до 38 м.



КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ
 до 6 тыс. TEU, длина до 300 м., ширина до 46 м.

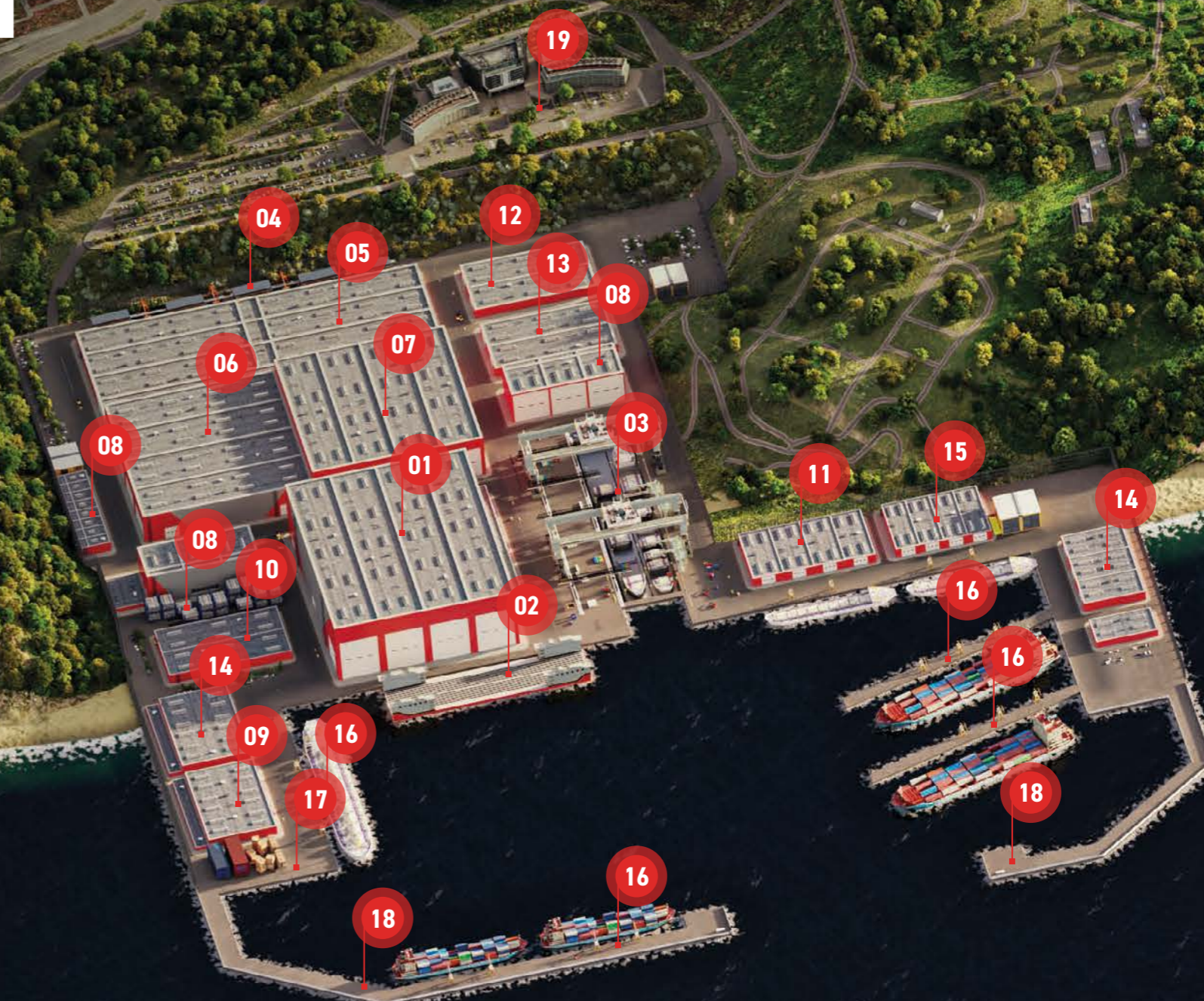


ГАЗОВОЗЫ
 до 170 тыс. м3, длина до 305 м., ширина до 50 м.



ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ МОЩНОСТИ НОВОЙ ВЕРФИ

- 01 Судостроительный эллинг с пристройкой
 - Количество стапельных мест - 4
 - Длина стапельного места - 320 м
 - Ширина стапельного места - 50 м
- 02 Плавучий док
 - Грузоподъемность до 50 000 тонн
- 03 Сухой док с околодоковой площадкой
 - Длина камеры - 350 м
 - Ширина камеры - 90 м
 - 2 крана грузоподъемностью по 1 200 т
- 04 Открытый склад стали
 - Объем металлообработки - 250 тыс. тонн в год
 - Лист - 16x4,5 м
 - Профиль - 16 м
- 05 Корпусообрабатывающее производство
- 06 Сборочно-сварочное производство секций
 - Габариты секций - до 48x48 м
- 07 Сборочно-сварочное производство блоков (насыщение и укрупнение)
 - Сборочные места - 9
 - Масса блока до 2 000 тонн
- 08 Камеры очистки и окраски секций и блоков
 - Камеры очистки и окраски секций - 8
 - Камеры очистки и окраски блоков - 6
- 09 Склад крупногабаритного оборудования
- 10 Трубообрабатывающее производство со складом труб
- 11 Механомонтажное производство
- 12 Электромонтажное производство
- 13 Комплекс складов
- 14 Достроечное производство
- 15 Вспомогательное производство
- 16 Достроечные набережные
 - Длина > 2,5 км
- 17 Грузовой причал
- 18 Защитные молы
- 19 Административно-бытовой комплекс
 - Заводоуправление
 - Инженерный центр
 - Учебный центр
 - Парковки
 - Вертолетная площадка



ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ: 12 СУДОВ В ГОД
МЕТАЛЛООБРАБОТКА В ГОД: > 250 000 ТОНН

«КРАСНОЕ СОРМОВО»: ПЕРВЫЙ ПРОЕКТ МАСШТАБНОЙ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ ОСК



Генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Андрей Пучков во время поездки в Нижний Новгород на завод ОСК «Красное Сормово» ознакомился с программой модернизации предприятия и повышения его операционной эффективности.

Программа развития, которую разработали специалисты корпорации, включает комплекс мероприятий, направленных на организацию эффективного серийного строительства судов и существенное увеличение пропускной способности производства.

Одна из целевых задач – выход на строительство до 20 сухогрузов в год. На сегодняшний день производственные возможности завода с учетом планируемых изменений определены. Кроме того, предусмотрено внедрение инструментов цифровизации производства и изменение подходов к конструкторской подготовке, а также техническому сопровождению строительства.

Особое внимание будет уделено улучшению условий труда и профессионального развития работников. В программу заложено внедрение единого стандарта социальной инфраструктуры и создание комфортных бытовых условий. Специалисты будут проходить переобучение и повышение квалификации для работы на новом, современном оборудовании.

Результатом модернизации станет переход завода ОСК «Красное Сормово» на крупноблочное поточное строительство судов с высокой степенью насыщенности блоков. Необходимый объем финансовых вложений определен, сформирована инвестиционная программа завода.

«Инвестиционная программа достаточно масштабна и предусматривает расширение производственных возможностей основных переделов, в том числе техническое перевооружение корпусообработывающего цеха, сборочно-сварочного производства, строительство камер очистки и окраски, удлинение достроечной набережной», – отметил генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков в ходе визита на предприятие.

Еще одна важная задача модернизации – снизить себестоимость выпускаемой продукции и сделать ее более привлекательной для заказчиков. Для этих целей, помимо обновления оборудования и роботизации процессов, предусмотрены различные организационные мероприятия. Также для увеличения производственной программы планируется модернизация складского хозяйства и инженерной инфраструктуры предприятия.



ДОКОВАЯ ПРОГРАММА ОСК

В ОСК реализуется программа по восстановлению, модернизации и строительству судоподъемных и гидротехнических сооружений. Судоподъемные сооружения (плавучие и сухие доки, наливные бассейны, док-камеры, слипы, наклонные стапели) являются одним из важнейших элементов производственных мощностей, от их характеристик и состояния зависят возможности предприятий по строительству, ремонту кораблей и судов.

КАЛИНИНГРАД

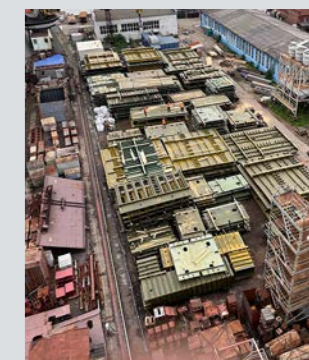
Подъемный-спусковой ремонтный плавучий док со спусковой способностью 12 тысяч тонн строится на калининградском предприятии ОСК «Янтарь» в кооперации с судостроителями Рыбинска. Торжественная церемония закладки дока прошла в Калининграде 30 августа 2024 года.

СЕВЕРОДВИНСК

Плавдок-гигант «Сухона» со спусковой способностью 23,5 тысячи тонн строится на северодвинском предприятии ОСК. Исполнитель контракта – компания «Севмаш-Шельф». Разработчик технического проекта – конструкторское бюро ОСК «Алмаз», выпуск рабочей конструкторской документации занимаются специалисты проектно-конструкторского бюро предприятия. Закладка состоялась 26 апреля 2024 года.

КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ

На Амурском судостроительном заводе ОСК строится новый **плавучий транспортный док проекта 17574 «Амур»**, который спроектирован конструкторским бюро ОСК «Алмаз» для транспортировки кораблей и судов доковой массой до 7500 тонн и длиной до 150 метров. ■



Проекты реализуются на 16 предприятиях корпорации: от Комсомольска-на-Амуре до Калининграда



ПРОГРАММА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Цель программы – смена технологического уклада корпорации. Сокращение технологического отставания, обеспечение эффективного строительства, соответствующего современному уровню мировых лидеров судостроения, повышение конкурентоспособности предприятий ОСК.

Для выхода на новый технологический уровень ОСК предстоит перейти к крупноблочной технологии строительства, освоению методов распределённого строительства, внедрению средств автоматизации типовых технологических процессов. Это потребует повышения точности изготовления конструкций, улучшения качества сварных соединений, обновления методов контроля качества, унификации оборудования для насыщения и обеспечения собираемости крупных конструкций.

В рамках программы планируется реализовать следующие проекты:

- проект «Судометрика-23» направлен на внедрение единых современных средств и методик измерений, обеспечит непрерывный контроль качества, повышение точности изготовления корпусных конструкций;
- проект «Лазерные технологии и сварка» предполагает внедрение лазерной и гибридной лазерно-дуговой сварки, которые по качеству превосходят традиционные методы ручной и полуавтоматической сварки;
- проект «Роботизация и автоматизация» неразрывно связан с внедрением новых технологий сварки. Будет проведена закупка и введение в эксплуатацию современных высокоточных раскройных комплексов для листа и профиля. А также произведена автоматизация процессов сборки и сварки типовых узлов;
- проект «Цифровой неразрушающий контроль» обеспечит переход от традиционных аналоговых плёночных технологий контроля сварных соединений к работе с цифровыми детекторами;
- проект «Аддитивные технологии в судостроении» нацелен на внедрение технологии 3D-печати, которая позволит снизить себестоимость продукта, сэкономить время, обеспечит производство судового комплектующего оборудования на предприятиях ОСК. ■



ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ

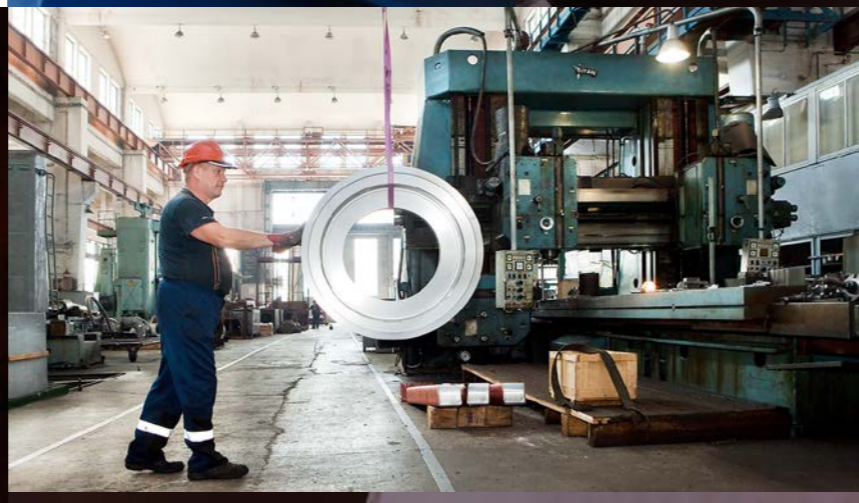
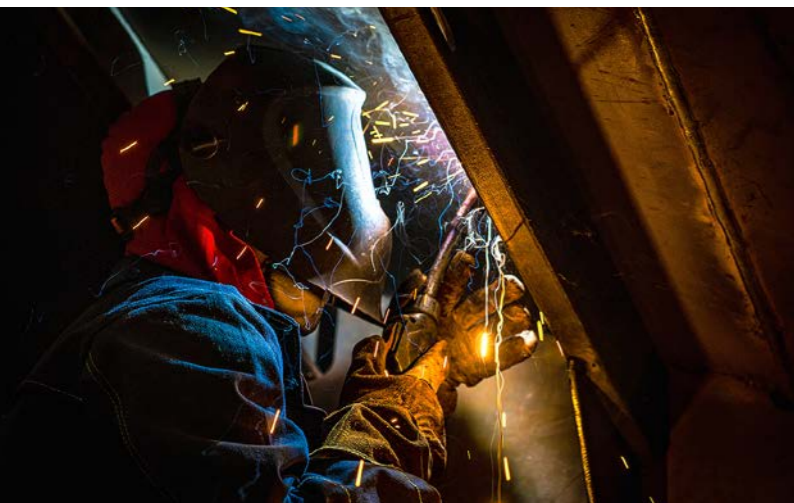
Цель программы – модернизация производственных мощностей: от отдельных станков до полного переоборудования и строительства новых цехов. Программа выполняется для снижения стоимости заказов, увеличения выпуска продукции и сокращения сроков строительства заказов.

На сегодняшний день на предприятиях ОСК при государственной поддержке завершена реализация 27 крупных инвестиционных проектов, направленных на техническое перевооружение и модернизацию производственных мощностей, что привело к снижению стоимости продукции и увеличило эффективность производства.

В планах ОСК активно продолжать начатую работу. Около 25% инвестиций будет направлено на модернизацию и реконструкцию гидротехнических, судоспускных и судоподъемных сооружений, а также плавучих доков. Около 60% пойдут на модернизацию производственных фондов и приобретение нового технологического оборудования.

Закупки оборудования будут произведены по следующим направлениям:

- сборочно-сварочное производство;
- механообрабатывающее производство;
- стапельное производство;
- сборочно-монтажное производство и наладка приборов и комплексов;
- корпусообрабатывающее производство;
- нанесение защитных покрытий;
- погрузочно-разгрузочные работы и складское хозяйство;
- кузнечно-прессовое производство;
- трубообрабатывающее производство. ■



БОЛЬШЕ ЧЕМ ПРОСТО САПР

К 2035 ГОДУ ОСК ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕВЕСТИ ОТРАСЛЬ НА ЦИФРОВЫЕ РЕЛЬСЫ

Уход зарубежных вендоров до предела обострил проблему создания тяжелой отечественной системы автоматизированного проектирования. В 2024 году Объединенная судостроительная корпорация выбрала в качестве основного разработчика нового софта компанию АО «СиСофт Разработка». Причем решено не ограничиваться созданием судостроительной САПР (по сути, аналога существующих западных программ), а перевести отрасль на цифровые информационные технологии управления жизненным циклом судна, то есть совершить прыжок на более высокий технологический уровень. О том, как планируется решать эту амбициозную задачу, нам рассказал главный эксперт Департамента цифровой трансформации и информационных технологий АО «ОСК» Максим Вихлянов.

Максим Владиславович, целью реализации программы является замещение импортных систем автоматизированного проектирования, или задача ставится шире?

– Задача ставится гораздо шире. Действительно, изначально в рамках постановления Правительства (ПП) Российской Федерации от 3 мая 2019 года № 550* АО «ОСК» планировало выполнить замещение импортных систем автоматизированного проектирования объектов морской техники (ОМТ). Но уже на этапе разработки технического задания на создание отечественной судостроительной САПР возникли вопросы преемственности и эффективности дальнейшего применения результатов проектирования на последующих стадиях жизненного цикла ОМТ.

В связи с этим программа проектов импортозамещения была расширена, и в настоящее время ОСК реализует особо значимый проект «Доработка и внедрение отечественной судостроительной САПР тяжелого класса как среды проектирования и конструкторско-технологической подготовки производства» (сокращенно «Судостроительная САПР») и планирует реализовать особо значимый проект «Доработка и внедрение отечественной цифровой платформы управления судостроительным производством как среды информационного взаимодействия цифровых информационных моделей

морской техники и производственной системы судостроительного предприятия». Его сокращенное название – «Цифровое производство». Этот проект будет направлен на обеспечение развития и преемственности потенциала решений в области информационного моделирования ОМТ, полученных в ходе реализации проекта «Судостроительная САПР», и распространение потенциала решений на стадию жизненного цикла (ЖЦ) «производство» и на последующие стадии ЖЦ ОМТ.

Также в рамках ПП № 550 реализуются особо значимые проекты «Внедрение системы виртуального моделирования на базе пакета программ инженерного анализа «ЛОГОС» и «Внедрение системы динамического моделирования технических систем на базе программного комплекса SIMINTECH с адаптацией программного обеспечения для решения задач создания энергетических установок объектов морской техники с электродвижением». Они направлены на импортозамещение программного обеспечения класса САЕ. Заказчиком этих проектов выступает ФГЦП «Крыловский государственный научный центр».

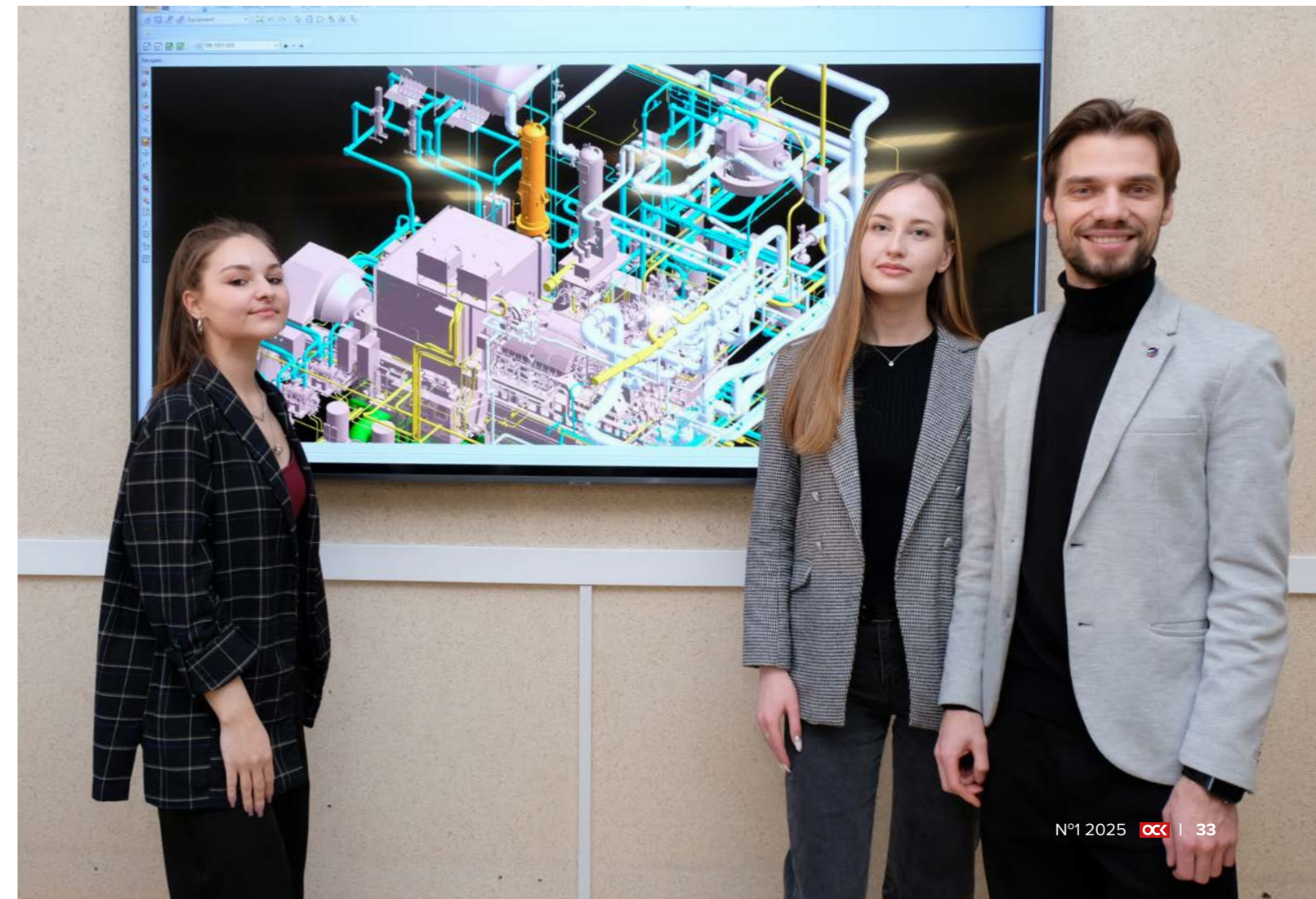
То есть эта расширенная программа должна заложить основы нового технологического уклада российского судостроения?

– Совершенно верно. Их ключевой особенностью является требование реализации технологии цифрового информационного моделирования и создания цифровой информационной модели объектов морской техники применительно ко всем стадиям жизненного цикла ОМТ. Таким образом, реализуется идеология сквозной цифровизации судостроительной промышленности на основе цифровых информационных моделей – как объектов морской техники, так и производств, с последующим развитием отрасли до цифрового двойника с возможностью моделирования вариантов создания и эксплуатации ОМТ.

На каком этапе находится реализация программы? Каковы ее ключевые параметры?

– Особо значимый проект «Судостроительная САПР», заказчиком которого является ОСК, и проекты ФГУП «КГНЦ» в настоящее время находятся в стадии реализации. Типовой отраслевой проект «Цифровое судостроительное производство» включен в перечень проектов второй очереди и в настоящее время одобрен отраслевым комитетом «Промышленность и торговля».

* ПП № 550 «Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета Российской Федерации на поддержку проектов по разработке и внедрению российских решений в сфере информационных технологий».





Кто входит в число основных исполнителей проекта «Судостроительная САПР»? Насколько велик задел по необходимым решениям?

– Основным разработчиком определено АО «СиСофт Разработка». Задел по проектным решениям соответствует показателям уровня готовности технологий, предусмотренных ПП № 550.

Как новая система будет приниматься в эксплуатацию?

– Доработка системы проводится в соответствии с ГОСТ Р 59793-2021 «Информационные технологии. Автоматизированные системы. Стадии создания». Изначально предусмотрена опытная эксплуатация системы в составе пилотной зоны ограниченного состава обществ Группы ОСК, затем проведение приемочных испытаний и наконец ввод в промышленную эксплуатацию.

К подготовке технического задания проекта привлекались конструкторские бюро и крупнейшие предприятия ОСК. А насколько тяжелая САПР будет отвечать потребностям небольших КБ и верфей? Будут ли в рамках проекта создаваться продукты и решения для этой категории пользователей?

– В техническом задании на проект «Судостроительная САПР» указано, что система автоматизированного проектирования должна предусматривать возможность конфигурирования с целью ограничения решаемых задач на автоматизированных рабочих местах (АРМ) конструкторов и снижения общей стоимости владения (требуя актуально для настройки АРМ по различным дисциплинам, а также для небольших конструкторских бюро). Таким образом, САПР должна на уровне встроенных решений обеспечивать потребности небольших предприятий.

Предполагается, что к 2035 году российское судостроение должно перейти на технологии Судостроение 4.0. Что это будет означать на практике?

– В настоящее время АО «ОСК» в лице департамента цифровой трансформации и информационных технологий запланировало разработку ряда национальных стандартов серии «Цифровая судостроительная промышленность», формирующих требования к новому цифровому технологическому укладу отрасли. Рассчитываем завершить разработку основных стандартов к 2035 году. Поэтому можно сказать, что в 2035 году отечественное судостроение должно перейти на цифровые информационные технологии в управлении жизненным циклом ОМТ на всех его стадиях.

Олег Гненной
Журнал «Корабел.ру»,
№5 (67) ноябрь 2024

Реализуется идеология сквозной цифровизации судостроительной промышленности на основе цифровых информационных моделей – как объектов морской техники, так и производств

КАДРОВАЯ ПРОГРАММА

Серьезный вызов, с которым сталкивается не только ОСК, но и в целом рынок труда России, – дефицит кадров. Люди нужны практически на всех предприятиях корпорации, причем самых разных профессий. На сегодняшний день ОСК требуется около 2 тысяч выпускников образовательных учреждений каждый год.

Важнейший приоритет корпорации – развивать и продвигать специалистов, заботиться об их благополучии, профессиональном росте и постоянно улучшать условия труда, сохранять преемственность опыта и уникальные знания. Только такой подход позволит закрыть кадровый дефицит, обеспечить рост производительности и реализовать Стратегию развития ОСК.

Две третьих назначений на руководящие должности планируется производить из кадрового резерва ОСК. Также в числе приоритетов – повышать вовлеченность всех работников в решение общих задач, стоящих перед корпорацией.

Основные направления кадровой программы:

- непрерывное обучение и развитие работников всех уровней через систему обучения и повышения квалификации;
- содействие профессиональному росту молодых ученых и специалистов;
- профориентация и привлечение в отрасль выпускников, студентов и школьников;
- расширение собственных программ подготовки рабочих кадров;
- развитие управленческих и профессиональных компетенций руководителей всех уровней;
- целевое обучение по наиболее востребованным отраслевым специальностям, развитие интегрированных учебных программ.

Для реализации программы применяется широкий спектр мер. Проводится актуализация и формирование кадрового резерва ОСК, оценка и развитие участников.

Выполняется программа непрерывного корпоративного обучения и развития работников корпорации.

В ОСК регулярно проходит корпоративный чемпионат профессионального мастерства, в котором участвуют представители предприятий, проектно-конструкторских бюро, а также учебных заведений. IX открытый чемпионат состоялся в сентябре 2024 года в Северодвинске. Планируется включить победителей чемпионата в кадровый резерв ОСК, что даст возможность карьерного роста работников за пределами своего предприятия.

**На 2024 год
в кадровом резерве ОСК
более
1200 работников**

Цель кадровой программы – обеспечить повышение уровня квалификации работников, что позитивно скажется как на их благосостоянии, так и на качестве выпускаемой продукции



Корпорация запустила модульную образовательную программу «Школа мастеров», направленную на практическую отработку у мастеров производственных участков навыков управления, что поможет им в ежедневной деятельности и повысит производительность труда коллективов предприятий.

Организовано целевое обучение в вузах по наиболее востребованным отраслевым специальностям. В 2024

году состоялся первый набор на открытую совместно с СПбГМТУ Программу подготовки инженеров – корабелов ОСК (в рамках проекта «завод-вуз»). Студенты совмещают получение высшего образования с работой, получая при этом заработную плату, социальные гарантии и трудовой стаж.

ОСК в партнерстве с образовательными учреждениями проводит межвузовский отраслевой чемпионат «Проекториум», участники которого отработывают технологии подготовки проектно ориентированных команд в ходе решения реальных инженерно-управленческих задач.

Проводится масштабная профориентационная работа со школьниками, открыты «Инженерные классы ОСК». Корпорация принимает участие в федеральном проекте по подготовке рабочих и специалистов среднего звена «Профессионалитет». Продолжается работа с колледжами и техникумами по всей стране.

ОСК реализует проект «Студенческие производственные отряды». Студенты разных форм обучения со всей страны вовлекаются в производственные процессы, участвуют в строительстве особо важных для страны судов, в том числе атомных ледоколов. Лучшие бойцы получают предложения о трудоустройстве.

На ряде предприятий ОСК действуют научно-производственные роты как альтернативная служба по призыву. Формирование научно-производственных рот отвечает интересам конкретного предприятия и оборонно-промышленного комплекса в целом. Одними из первых в стране подразделения были организованы на заводах ОСК Севмаш и «Янтарь». В 2025 году первая производственная рота в Санкт-Петербурге начала работу на предприятии ОСК «Северная верфь». Практика показывает, что многие отслужившие в ротах возвращаются работать на предприятие.

ОСК выплачивает корпоративные стипендии студентам-старшекурсникам за высокие показатели в учебе, научной деятельности и успешное прохождение практики на предприятиях Группы ОСК. ■



В рамках проекта «Наставничество» к каждому молодому специалисту стремимся прикрепить наставника, который помогает адаптироваться на предприятии, найти лучшую стартовую позицию, соответствующую полученному образованию

ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ИНЖЕНЕРОВ – КОРАБЕЛОВ ОСК

Объединенная судостроительная корпорация и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) реализуют Программу подготовки инженеров – корабелов ОСК, которая действует по аналогии с советской системой «завод-втуз».



ОСК требуется около 2 тысяч выпускников образовательных учреждений каждый год

В рамках программы зачислено 48 студентов со средним специальным образованием. Студенты закреплены за крупнейшими предприятиями ОСК: Адмиралтейские верфи, Балтийский завод и Северная верфь. Проект направлен на повышение качества практической подготовки обучающихся, развитие их компетенций и освоение ими необходимых профессиональных навыков.

В процессе обучения студенты приобретут опыт рабочей и инженерно-технической деятельности, необходимый для успешной работы на предприятиях. Важной задачей проекта является содействие в трудоустройстве выпускников на верфях и заводах ОСК. Студенты совмещают обучение в вузе и работу на предприятиях корпорации, получая заработную плату, социальные гарантии и трудовой стаж. Это позволит им не только получить качественное образование, но и приобрести ценный опыт работы в судостроительной отрасли.

География регионов, откуда приехали студенты, обширна: Москва, Санкт-Петербург, Ленинградская, Саратовская, Вологодская, Новгородская и Мурманская области, Краснодарский край и Ханты-Мансийский автономный округ.

Интегрированная система Программа подготовки инженеров – корабелов ОСК реализуется ежегодно и доступна для абитуриентов с разным базовым образованием.

Для выпускников школ поступление осуществляется на основании результатов Единого государственного экзамена (ЕГЭ). Для лиц с дипломом о среднем профессиональном образовании – по результатам внутренних вступительных испытаний, которые вуз проводит самостоятельно.

«На сегодняшний день общая численность ОСК – более 100 тысяч работников. В условиях прогнозируемого роста производственной программы мы оцениваем кадровую потребность в среднем в 6,5 тысячи специалистов ежегодно. При этом в штат предприятий необходимо принять около 50% от общей потребности, остальная численность покрывается за счет подрядных организаций. С учетом разового характера работ. ОСК требуется около 2 тысяч выпускников образовательных учреждений каждый год, из которых 1,5 тысячи – выпускники колледжей и 500 – выпускники с высшим образованием», – рассказал генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков.

В ОСК работа ведется на всех уровнях образования. Так, в школах проводится ранняя профориентация, направленная на привлечение мотивированных к работе в отрасли школьников. В рамках проекта «Инженерные классы» ОСК сотрудничает с 28 школами в каждом регионе своего присутствия, ежегодно привлекая к участию в проекте более 5 тысяч школьников. Также корпорация

участвует в федеральном проекте «Билет в будущее», который ежегодно охватывает более 20 тысяч школ. В рамках работы с организациями среднего профессионального образования (СПО) ОСК тесно сотрудничает с 22 колледжами и техникумами по всей стране. Ежегодно на предприятиях ОСК проходят практику более 3,5 тысячи студентов СПО. В сфере высшего образования основным партнером ОСК остается СПбГМТУ. В рамках передовой инженерной школы «Судостроение индустрии 4.0» действуют системы практик и стажировок, студенты участвуют в научно-исследовательских работах в интересах ОСК. Более тысячи студентов университета ежегодно проходят практику на предприятиях корпорации.

«Предприятия ОСК сейчас особенно остро ощущают дефицит инженерных кадров. Развитие направления интегрированной системы Программа подготовки инженеров – корабелов ОСК – это возобновление советской системы подготовки инженеров «завод-втуз», которая ранее реализовалась в СПбГМТУ, и гарантирует от 80 до 100% трудоустройства молодых инженеров. Предприятия получают работников, которые уже знакомы с производственными процессами и требованиями качества, что снижает расходы на адаптацию и обучение персонала», – поделилась директор Департамента по управлению персоналом АО «ОСК» Юлия Оганезова. ■

ДЛЯ СПРАВКИ:

Система обучения «завод-втуз» – это специальная форма высшего технического образования, которая существовала в СССР с 1930-х по 1990-е годы. Студенты учились на базе крупных промышленных предприятий, получая теоретические знания и практические навыки по своей специальности.



МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ РОССИИ В МИРОВОМ ОКЕАНЕ

13 августа 2024 года Президент России Владимир Путин подписал указ о создании Морской коллегии Российской Федерации, ее возглавил помощник главы государства Николай Патрушев, курирующий вопросы судостроения. Одновременно упразднялась прежняя коллегия, действовавшая при Правительстве России.

Морская коллегия при Правительстве России создавалась после кризисных 1990-х годов. В результате сокращения корабельного состава ВМФ, закрытия ряда судостроительных предприятий и недостатка ремонтных мощностей наша страна могла утратить статус одной из ведущих военно-морских держав мира.

В марте 2000 года были утверждены Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности. В соответствии с этим документом была разработана Морская доктрина РФ, которую Президент страны, Верховный главнокомандующий Владимир Путин утвердил своим указом 27 июля того же года. Доктрина стала основополагающим документом, определяющим национальную морскую политику России (впоследствии она дополнялась, изменялась и в обновленном виде была утверждена указом Президента РФ 31 июля 2022 года). Реализация доктрины возлагалась на постоянно действующий координирующий орган при Правительстве – Морскую коллегию, учрежденную 1 сентября 2001 года.

С ростом напряженности в мире и санкционного давления на Россию задачи Морской коллегии усложнились.

Сегодня возникла необходимость вывести работу Морской коллегии на новый уровень и принять дополнительные меры по защите интересов нашей страны в Мировом океане, укреплению ее обороноспособности

СПРАВКА

Первое заседание Морской коллегии при Правительстве РФ состоялось 21 декабря 2001 года в Санкт-Петербурге в историческом здании Адмиралтейства. Место было выбрано неслучайно. Адмиралтейство закладывалось в 1704 году по указу Петра I и первоначально служило верфью. Постепенно здание перестраивали. С 1718 года здесь располагалась Адмиралтейств-коллегия – главный орган управления военно-морским флотом, который ведал в том числе верфями. В начале XIX века структура вошла в состав Морского министерства, с 1827 года она была преобразована в совещательный орган при морском министре – Адмиралтейств-совет. В последующие годы в Адмиралтействе располагался Морской музей. В настоящее время здесь находится Главное командование ВМФ России.

Возникла необходимость вывести ее работу на новый уровень и принять дополнительные меры по защите интересов нашей страны в Мировом океане, укреплению ее обороноспособности. Поэтому Президент принял решение об упразднении коллегии при Правительстве и создании Морской коллегии РФ. В ее составе образованы советы по стратегическому развитию ВМФ РФ, по развитию и обеспечению морской деятельности РФ, по защите национальных интересов России в Арктике.

Особое внимание в рамках работы Морской коллегии уделяется судостроению и кораблестроению. Еще до назначения ее председателем Николай Патрушев неоднократно посещал предприятия ОСК. В 2023 году он побывал на Выборгском судостроительном заводе. В 2024 году – на Севмаше, а также на судостроительном заводе «Вымпел», где провел совещание по развитию судостроения. В поле зрения Николая Патрушева находились и вопросы подготовки инженерных кадров для отрасли, чему были посвящены совещания в Корабелке (СПбГМТУ).

Помощник Президента и председатель Морской коллегии Николай Патрушев продолжает регулярно инспектировать работу предприятий ОСК. Он побывал



Помощник Президента Российской Федерации, председатель Морской коллегии России Николай Патрушев посетил завод ОСК «Янтарь» в Калининграде

на Адмиралтейских верфях, Балтийском заводе, заводе «Янтарь», производственной площадке АСПО Южного центра судостроения и судоремонта и других предприятиях корпорации. В ходе поездок проверялось выпол-

нение текущих заказов и планы дальнейшей загрузки, реализация на заводах программ ОСК (по модернизации и техническому перевооружению, Доковой, а также цифровизации и импортозамещения). На совещаниях, которые во время посещений предприятий Николай Патрушев проводил с их руководителями, представителями федеральных и региональных органов власти, обсуждались перспективы отрасли и дополнительные меры по ее развитию.

Одна из важных инициатив, с которой выступил Николай Патрушев, касается разработки федерального закона «О судостроении». По его мнению, для решения стоящих перед судостроением задач необходимо создать целостную систему нормативно-правового регулирования отрасли.

В настоящий момент по поручению Президента в Морской коллегии организована доработка стратегии развития ВМФ России. В числе наиболее приоритетных направлений работы определено производство конкурентоспособной отечественной военно-морской продукции на основе российской научно-производственной базы и обеспечение серийности строительства кораблей. ■

СОБЫТИЯ 2024



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220 «ЛЕНИНГРАД»

БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД ОСК, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ЯНВАРЬ

На Балтийском заводе ОСК состоялась торжественная церемония закладки пятого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Ленинград». В мероприятии приняли участие Президент России Владимир Путин, спикер Совета Федерации Валентина Матвиенко, председатель совета директоров АО «ОСК» Андрей Костин, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов и глава «Росатома» Алексей Лихачев.



ЯРУСОЛОВ «ГАНДВИК-1»

СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ ОСК, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, АПРЕЛЬ

Северная верфь Объединенной судостроительной корпорации и рыболовецкая компания «Вирма» подписали акт приема-передачи головного ярусолова-процессора «Гандвик-1» проекта МТ1112XL.



ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО ПРОЕКТА ПКС-180 «ДУРУМ»

ЮЦСС ОСК, АСТРАХАНЬ, МАЙ

Завершилось строительство и подписан акт приема-передачи второго пассажирского судна проекта ПКС-180 «Аурум». Строительство велось на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта ОСК. Теплоход будет эксплуатироваться по круговому круизному маршруту «Московская кругосветка» по Волге и Оке.

Заказчиком теплохода выступает «Машпромлизинг» ОСК. Судовладелец и оператор – ООО «Речсервис» (входит в ГК «ГАМА»).



ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОЕ СУДНО «ЛОТОС-3»

ЮЦСС ОСК, АСТРАХАНЬ, АВГУСТ

Южный центр судостроения и судоремонта ОСК завершил строительство земснаряда проекта 93.159.1. Акт приема-передачи дноуглубительного судна «Лотос-3» подписан с государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Земснаряд с фрезерным рыхлителем будет эксплуатироваться на базе Котласского филиала ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна».

СОБЫТИЯ 2024

«ПУМА» И «АНДРЕЙ БАСАРГИН»

ВОСТОЧНАЯ ВЕРФЬ ОСК, ВЛАДИВОСТОК, СЕНТЯБРЬ-НОЯБРЬ

Предприятие ОСК Восточная верфь передало заказчику пятое судно-краболов проекта 03141 «Пума» в сентябре 2024 года, а в ноябре – шестое судно этого же проекта «Андрей Басаргин». Суда построены в рамках первого этапа инвестиционного проекта «Квоты под киль».

В проект 03141 заложена концепция универсального модульного комплекса. Суда могут использоваться как для добычи и перевозки живого краба, так и для заморозки продукции в море и транспортировки на берег. Ледовый класс судна позволяет проходить в мелкобитом льду толщиной до полуметра.



«САРМА» И «СЕЛЕНГА»

ЗАВОД ОСК «ВЫМПЕЛ», РЫБИНСК, НОЯБРЬ

Подписан акт приема-передачи заказчику двух скоростных пассажирских судов проекта НСC150В – «Сарма» и «Селенга». Катамараны построены на судостроительном заводе ОСК «Вымпел» и достроены на базе Восточно-Сибирского речного пароходства в Иркутске по заказу предприятия ОСК «Машпромлизинг» для последующей передачи в лизинг АО «ВСРП».

Суда предназначены для скоростных пассажирских перевозок в акватории озера Байкал и в истоке реки Ангара. «Сарма» и «Селенга» названы в честь ветров на Байкале.



АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220 «ЧУКОТКА»

БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД ОСК, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, НОЯБРЬ

На Балтийском заводе ОСК состоялась торжественная церемония спуска на воду пятого (четвертого серийного) атомного ледокола проекта 22220 «Чукотка». Разрешение на спуск по видео-конференц-связи дал Президент Российской Федерации Владимир Путин, после чего генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков дал команду резать задержник.

На церемонии спуска присутствовало более 12 000 человек, среди которых были работники завода со своими семьями, почетные гости, представители органов власти, руководство и представители подрядных организаций.



АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР «АРХАНГЕЛЬСК»

ПРЕДПРИЯТИЕ ОСК СЕВМАШ, СЕВЕРОДВИНСК, ДЕКАБРЬ

На предприятии ОСК Севмаш состоялась торжественная церемония передачи Военно-Морскому Флоту России атомной подводной лодки четвертого поколения проекта «Ясень-М» «Архангельск». Проект разработан конструкторским бюро ОСК «Малахит».



ВЫСТАВКИ И ПОБЕДЫ – 2024



Предприятие ОСК Севмаш в год своего 85-летия награждено Почетным знаком «За успехи в труде»

Соответствующий указ Президента РФ Владимира Путина вышел в День Весны и Труда, 1 мая. Коллектив верфи отмечен за большой вклад в создание новой специальной техники, укрепление обороноспособности страны и высокие показатели в производственной деятельности. За свою историю предприятие построило 141 атомную и 40 дизель-электрических подводных лодок. Среди кораблей Севмаша есть легендарные атомоходы, сыгравшие значимую роль в мировой истории.

За последние годы предприятие ОСК Севмаш построило и передало Военно-Морскому Флоту 13 атомных субмарин. Также успешно реализованы знаковые для нашей страны проекты: построена первая в России морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная» и проведена глубокая модернизация авианосца «Викрамадитья» для военно-морских сил Индии. Развернута программа реконструкции производственных мощностей, реализуются социальные проекты, в числе которых строительство жилья для работников предприятия. Численность работающих на заводе достигла 30 тысяч человек.

ОСК традиционно приняла участие в ведущем мероприятии морской индустрии МВМС «ФЛОТ-2024»

В рамках Международного военно-морского салона «ФЛОТ-2024», который проходил 19–23 июня 2024 года в Кронштадте, представители ОСК со-

вместно с Рособоронэкспортом приняли на своем стенде более 30 иностранных делегаций и определили направления дальнейшего совместного военно-технического сотрудничества, провели более 80 деловых встреч и переговоров с контрагентами и заказчиками, на которых обсуждались пути взаимодействия, в том числе по вопросам импортозамещения.

Объединенная судостроительная корпорация представила макеты современных и перспективных надводных и подводных кораблей, а также ключевых гражданских проектов и оборудования, разработанных конструкторскими бюро ОСК и строящихся на предприятиях корпорации. Среди них – универсальный обитаемый подводный аппарат «Ясон», подводные лодки проекта 636 с комплексом Club-S и «Амур 1650», многоцелевой фрегат проекта 22356, сторожевой корабль (фрегат) проекта 11356, малый сторожевой корабль (корвет) проекта 20382, атомный ледокол проекта 22220 «Урал» и многие другие. Всего на стенде ОСК было представлено 38 макетов.



ОСК на форуме «АРМИЯ-2024» представила военные и гражданские проекты

Объединенная судостроительная корпорация на Международном военно-техническом форуме «АРМИЯ-2024», который проходил с 12 по 14 августа 2024 года в Московской области, представила на своем стенде модели и натурные образцы военных и гражданских проектов: макеты фрегатов проектов 22356 и 11356, среднего десантного корабля проекта 21810, подводной лодки «Амур-950», самоходной ледостойкой платформы проекта 00903 «Северный полюс», пассажирского скоростного катамарана проекта 04580 «Котлин», а также линейку автономных обитаемых подводных аппаратов, часть из которых выставлялась впервые.

В составе делегации ОСК приняли участие представители 22 предприятий корпорации, среди которых: Адмиралтейские верфи, Севмаш, СПМБП «Малахит», ПСЗ «Янтарь», Амурский судостроительный завод, ЦС «Звездочка», Средне-Невский судостроительный завод, ЦМКБ «Алмаз», судостроительный завод «Вымпел», Кронштадтский морской завод, конструкторское бюро «Вымпел», «Северное ПКБ». Деловая программа включала в себя встречи и переговоры с потенциальными заказчиками и партнерами, подписание ряда важнейших соглашений, участие в тематических сессиях, круглых столах.

В демонстрационном центре ОСК были представлены модели как перспективных, так и уже существующих проектов военных кораблей и подводных лодок.

ОСК представила новые проекты судов рыбопромыслового флота на отраслевой выставке в Санкт-Петербурге

ОСК представила на VII Международном рыбопромышленном форуме и выставке рыбной индустрии, морепродуктов и технологий в Санкт-Петербурге инновационные проекты судов рыбопромыслового флота, среди которых концепт-проекты траулеров для Дальневосточного и Северного рыбохозяй-

ственных бассейнов от конструкторского бюро ОСК «Вымпел». Эти принципиально новые проекты будут насыщаться отечественным оборудованием и направлены на повышение эффективности промысла и переработки биоресурсов. Особое место в экспозиции занял макет перспективной разработки КБ ОСК «Вымпел» – большого морозильного рыболовного траулера проекта 00730. Также на стенде были представлены уже строящиеся на предприятиях корпорации и зарекомендовавшие себя суда: траулер-сейнер проекта SK-3101R (построен на заводе «Янтарь»), большой морозильный рыболовный траулер проекта СТ-192 (построен Адмиралтейскими верфями), крабовое судно проекта КСП01 (построено заводом «Красное Сормово»), кормовой морозильный траулер проекта КМТ02.01 (строится Выборгским судостроительным заводом), морозильный траулер-процессор проекта 170701 и ярусолов-процессор проекта МТ112XL (строится на Северной верфи).

Главным событием в дни форума для Объединенной судостроительной корпорации стал спуск на воду пятого большого морозильного рыболовного траулера проекта СТ-192 «Капитан Юнак». Предприятием ОСК Адмиралтейские верфи в интересах рыбооловецкой компании строится серия из десяти судов. ■



ИГОРЬ СПАССКИЙ: «СУДЬБОЙ И МОИМ ХАРАКТЕРОМ БЫЛО ПРЕДНАЧЕРТАНО»



Академик Игорь Спасский проработал в подводном кораблестроении 74 года, оставив после себя многопрофильное конструкторское бюро и колоссальное научно-техническое наследие

3 сентября 2024 года ушел из жизни Игорь Дмитриевич Спасский – выдающийся российский конструктор, создатель морского ракетно-ядерного потенциала России, Герой Российской Федерации, Герой Социалистического Труда, академик Российской академии наук, почетный гражданин Санкт-Петербурга, научный руководитель Центрального конструкторского бюро морской техники ОСК «Рубин».

Большая часть его жизни, с 1950 года, связана с подводными лодками и ЦКБ МТ «Рубин», первым в России КБ по их проектированию. От управленческой деятельности Игорь Спасский отошел в 2007 году, но при этом продолжил работать как инженер. В 2023 году на Аллее Героев в Санкт-Петербурге установили бюст академика, однако торжественная церемония состоялась без участия 97-летнего виновника торжества. На церемонии открытия бюста 2 августа 2023 года генеральный директор «Рубина» Игорь Вильнит пояснил: «Сегодня Игорь Дмитриевич продолжает свою работу и трудится над созданием техники пятого поколения.

На мою просьбу прибыть сюда, на это торжественное мероприятие, он отшутился, поручив мне представлять его здесь, а затем предоставить ему отчет».

Игорь Дмитриевич не раз вспоминал, что в сферу подводного кораблестроения попал едва ли не случайно. После окончания в 1949 году Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф.Э.Дзержинского с дипломом инженера-механика и непродолжительной службы на строящемся крейсере «Фрунзе» Черноморского флота его направили в судпром. «Приехал в Ленинград. Меня спрашивают: вы знаете, чем вы будете заниматься? Проектированием подводных лодок. Что, переспрашиваю. Я только раз и ходил на подводной лодке, когда нас, курсантов, перевозили из Одессы в Севастополь, положили меня спать за дизелем, после этого я сутки плохо слышал и поклялся: с подводными лодками больше ни в жизни не встречусь. Но, видимо, судьбой и моим характером было предначертано, что я попал именно на то место, где смог раскрыться».

Характер Игоря Дмитриевича проявился очень быстро: в середине 1950-х годов его перевели на министерскую работу в Москву (московские кадровики были заинтересованы привлечь ленинградских специалистов судпрома), но он добился, чтобы его вернули в «Рубин», с которым уже связывал свои жизненные перспективы.

Игорю Спасскому был всего 31 год, когда в 1957 году его назначили заместителем главного конструктора первого советского стратегического подводного ракетносца (РПКСН) с надводным стартом ракет проекта 658. «И вот так получилось, что главного конструктора долго не могли назначить на эту подводную лодку, – вспоминал Игорь Дмитриевич. – На мои плечи и легло определить облик корабля». Головной «стратег» еще находился на стапеле, когда было принято решение модернизировать эти корабли под первые в СССР баллистические ракеты с подводным стар-



«Жизнь прекрасна, и ее нужно хорошо прожить. А для этого в первую очередь нужно хорошо работать»

том (проект 658М). За участие в этой программе Игорь Спасский в 1965 году был удостоен Ленинской премии.

В 1968 году Министерство судостроительной промышленности утвердило Игоря Спасского в должности главного инженера, заместителя начальника и главного конструктора бюро. Назначение это, как говорил Игорь Дмитриевич, было несколько неожиданным для него: он перескочил через три ступеньки положенной в то время карьерной лестницы. С 1974 года он уже начальник ЦКБ «Рубин», с 1983 года – генеральный конструктор, и в том же году был удостоен Государственной премии СССР за вклад в создание тяжелого атомного подводного крейсера стратегического назначения проекта 941. «До этого, – рассказывал Игорь Дмитриевич, – генеральных конструкторов в судостроении вообще не было. Генеральные конструкторы были только в авиации. Даже у ракетчиков не было. Королев, к примеру, был просто главным конструктором. А нас с Сергеем Никитичем Ковалевым назначили генеральными после сдачи «Акулы». В ЦК КПСС решили, что надо. Действительно, такая огромная кооперация, это определяло необходимость генеральных конструкторов».

Генеральный конструктор трех поколений РПКСН Сергей Ковалев, который работал с Игорем Спасским более полувека, говорил о нем так: «Спасский не только возглавлял «Рубин», но и определял его техническую политику в очень широком диапазоне направлений. Активно боролся за создание морских твердотопливных ракет. Являлся инициатором внедрения агрегатно-модульного метода строительства подводных лодок, создания зоны отдыха и многого другого. В самые трудные годы начала создания морских стратегических вооружений мы с ним неотлучно находились на заводе и в море. В новых экономических условиях и при резком сокра-

щении государственного финансирования он перестроил производственную и экономическую деятельность, что, в отличие от многих других проектных организаций, позволило сохранить коллектив бюро и его творческий потенциал».

По словам научного руководителя ЦНИИ «Электроприбор» академика РАН Владимира Пешехонова, который несколько десятилетий взаимодействовал с ЦКБ «Рубин», Игорь Дмитриевич не боялся ломать устоявшиеся каноны: «Именно Спасский обосновал возможность оснащать дизельные подводные лодки ракетным вооружением, которым ранее обладали только атомные подлодки. В итоге российский флот получил многоцелевые дизель-электрические ракетные подлодки, которые уже доказали свою эффективность в военных конфликтах». «Академик воспитал не только коллектив «Рубина», но и коллективы контрагентских предприятий, которые создают востребованную и очень важную для страны технику», – подчеркнул генеральный директор Центрального конструкторского бюро морской техники ОСК «Рубин» Игорь Вильнит.

Любимая работа была основой многогранной личности Игоря Дмитриевича и не отпускала его даже в кругу семьи, поделилась на прощании с академиком его внучка Надежда: «Отдыхать дедушка не любил и не умел, лучшим отдыхом для него была работа. И нам говорил так: «Жизнь прекрасна, и ее нужно хорошо прожить. А для этого в первую очередь нужно хорошо работать». Я думаю, именно этого он и хотел бы нам всем пожелать – хорошо работать, хорошо жить и делать этот мир лучше». ■

Материал подготовлен пресс-службой конструкторского бюро ОСК «Рубин»



АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ:

320 ЛЕТ УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

5 ноября 1704 года Петр I заложил на берегах Невы Адмиралтейские верфи, которые вскоре стали одним из крупнейших судостроительных предприятий не только города, но и страны.

За свою более чем трехвековую историю на верфях построили множество уникальных кораблей, прославивших страну и родной Санкт-Петербург. Среди них – ставшие ключевыми в истории флота России первый отечественный пароход «Елизавета»; броненосная батарея «Не тронь меня»; броненосец береговой обороны «Новгород»; первый в мире мореходный миноносец «Взрыв»; корвет «Витязь»; прототип эскадренных броненосцев «Петр Великий»; легендарный крейсер «Аврора»; крупнейший в истории отечественного кораблестроения того времени линейный корабль «Гангут». Это и первый в мире атомный ледокол «Ленин», и автономные глубоководные аппараты, погружавшиеся на глубину 6 км. Здесь были построены первая подводная лодка с реактором на жидкометаллическом теплоносителе проекта «Лири», развивавшая скорость более 40 узлов; самая крупная рыбомучная фабрика «Восток»; уникальные корабли командно-измерительного комплекса для изучения космоса, танкеры и многие другие заказы, составляющие гордость отечественного судостроения.

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ ПОЛОН

«На протяжении веков адмиралтейцы с честью преумножали лучшие традиции корабелов. И сегодня одно из старейших судостроительных предприятий отрасли является ее флагманом. Здесь выполняются ключевые для корпорации проекты, строятся одни из самых сложных военных и гражданских судов», – генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков.

Производственная программа завода включает в себя две серии подводных лодок 636-го и 677-го проектов, серию больших морозильных рыболовных траулеров, патрульные корабли ледового класса. В марте 2023 года был подписан государственный контракт с Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды на строительство уникального научно-экспедиционного судна «Иван Фролов», а 29 октября 2024 года суд-

но было заложено на стапеле. Это событие стало одним из наиболее долгожданных не только для коллектива предприятия, но и для российской, мировой науки.

В настоящее время Адмиралтейские верфи ОСК продолжают активную работу по развитию рыбопромыслового флота страны: в 2024 году предприятие передало четвертый большой морозильный рыболовный траулер «Капитан Мартынов», спустило на воду пятый и шестой траулеры «Капитан Юнак» и «Механик Щербаков».

«Контракт между РРПК и Адмиралтейскими верфями был подписан в 2017 году. Он стал прекрасной возможностью для коллектива нашего завода подтвердить высокий класс в освоении новых проектов. За короткий срок адмиралтейцы внесли существенный вклад в создание самых современных на сегодняшний день рыболовецких судов, что стало важным шагом на пути к масштабной модернизации российского рыбопромыслового флота», – врио генерального директора Андрей Быстров.

Практически завершена серия подводных лодок проекта 636 для Тихоокеанского флота России: пять из них переданы ВМФ РФ, шестая – «Якутск» – в октябре 2024 года спущена на воду. В строительстве также подводные лодки 677-го проекта, первая лодка серии «Кронштадт» принята в состав флота 31 января 2024 года. Кроме того, в разной стадии строительства у Адмиралтейских верфей серия патрульных кораблей ледового класса – «Иван Папанин» и «Николай Зубов».

«Адмиралтейские верфи остаются верными главной традиции – никогда не стоять на месте и идти в ногу со временем, не бояться трудностей и покорять новые вершины. Мы продолжаем оставаться тем уникальным предприятием, которое с одинаковым профессионализмом строит и сложные наукоемкие суда, и суперсовременные рыболовные траулеры, и знаменитые на весь мир подводные лодки», – главный инженер Адмиралтейских верфей Руслан Шереметьев.

ЗАЛОГ УСПЕХА – МОДЕРНИЗАЦИЯ

Успешной работе современного предприятия во многом способствует своевременная модернизация производственных мощностей. В текущем году предприятие оснащалось высокотехнологичным оборудованием, закупленным в рамках трех основных инвестиционных проектов. «Техническое перевооружение и реконструкция специализированного комплекса неатомных ПЛ» – проект, ориентированный на повышение качества продукции, скорость постройки и подготовки предприятия к новым, современным проектам подводных лодок. «Реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей для серийного строительства крупных надводных кораблей» – проект, направленный на повышение конкурентоспособности предприятия при строительстве и достройке крупнотоннажных кораблей и судов. «Техническое перевооружение и реконструкция специализированного комплекса неатомных ПЛ. Машиностроительное производство» – проект перевооружения машиностроительного производства верфи, в рамках которого было закуплено новейшее оборудование с ЧПУ как для работы с малыми деталями, так и для обработки крупногабаритных валов пропульсивного комплекса. Вышеперечисленные проекты будут реализованы в течение пяти лет.

ПРОГРЕССИВНЫЕ МЕТОДЫ РАЗВИТИЯ

Адмиралтейские верфи ОСК ведут активную работу по внедрению инструментов бережливого производства. По инициативе Объединенной судостроительной корпорации она началась на предприятии еще в середине 2018 года.

«Проектная деятельность и деятельность, связанная с улучшением производственных процессов, продолжают активно развиваться, вовлекая все больше сотрудников завода», – начальник управления по развитию производственной системы Петр Иванов.

За эти годы направление получило не только понимание и отклик со стороны руководства цехов и отделов верфей, но и дальнейшее развитие с привлечением все большего количества людей и внедрением дополняющих друг друга инструментов и принципов производственной системы. На верфях реализовано более 100 крупных проектов производственной системы, имеющих большой экономический эффект. Только в 2023 году в жизнь было воплощено более 30 проектов с общим экономическим эффектом 1,3 млрд рублей. Конечная цель внедрения производственной системы – сокращение издержек, рост производительности труда, выполнение производственной программы и получение прибыли.

ГЛАВНОЕ – ЛЮДИ

Успех предприятия – это во многом его коллектив. Именно поэтому заслуги работников ежегодно отмечает администрация Адмиралтейских верфей. В 2024 году почетного звания «Заслуженный адмиралтеец» удостоено 12 заводчан. Лучших сотрудников ежегодно определяет комиссия, включающая представителей ключевых подразделений и профсоюзной организации. Заслуженные адмиралтейцы получают свидетельства, нагрудные знаки и денежные премии, а также право на дополнительные дни к отпуску, пожизненное льготное обслуживание в рамках полиса ДМС в филиале «Медицинский центр АО «Адмиралтейские верфи», бесплатные путевки на заводские базы отдыха и льготы при оформлении путевок на санаторное лечение.

«За каждым сошедшим с заводских ступеней заказом всегда стоял коллектив. Сильный, профессиональный, умеющий делиться опытом и перенимать его. Мы вправе гордиться тем, что и сегодня адмиралтейцы с честью продолжают традиции предыдущих поколений и вносят весомый вклад в развитие российского кораблестроения и судостроения, в укрепление обороноспособности нашего государства», – врио генерального директора предприятия Андрей Быстров.

Трудовые заслуги коллектива и администрации старейшего судостроительного предприятия Санкт-Петербурга отмечены многочисленными правительственными и государственными наградами, благодарностями и почетными грамотами от властей города.

«Адмиралтейские верфи – гордость и слава России и Санкт-Петербурга. Со времен Петра I и до сегодняшнего дня предприятие остается гарантом промышленной, технологической и оборонной мощи нашей страны. В успехах и военных победах России за более чем три века – значительная доля труда и таланта наших корабелов. Сегодня Адмиралтейские верфи занимают лидирующие позиции в неатомном подводном кораблестроении и танкерном судостроении. Предприятие выпускает самые современные рыболовные траулеры и научно-экспедиционные суда, глубоководные аппараты. Один из последних уникальных проектов – ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс», сданная в 2022 году. Широкая линейка и новые виды судов, успешное выполнение заказов – еще одно свидетельство технологического суверенитета России», – губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Материал подготовлен пресс-службой предприятия ОСК Адмиралтейские верфи



Практически завершена серия подводных лодок проекта 636 для Тихоокеанского флота России: пять из них переданы ВМФ РФ, шестая – «Якутск» – спущена на воду в октябре 2024 года



СЕВМАШ: 85 ЛЕТ НА БЛАГО РОДИНЫ

Рождение верфи

Производственная деятельность Севмаша началась 21 декабря 1939 года с первых заклепок в корпусе линкора «Советская Белоруссия». Но Великая Отечественная война помешала достройке корабля. Завод переориентировался на выпуск корпусов авиабомб, тралов, саперных лопаток и другой военной продукции, а также на ремонт кораблей.

В послевоенные годы на завод № 402 была возложена задача строительства первой отечественной атомной подводной лодки. Выбор пал на Севмаш из-за его опыта, современного оборудования и удаленности от центра страны.

В 1958 году была построена первая атомная подводная лодка К-3, названная «Ленинский комсомол». Она произвела революцию в ВМФ, дав возможность кораблям не всплывать для подзарядки и повысив их автономность и скрытность. С тех пор основной продукцией Севмаша стали атомные подводные лодки.

Развитие флота шло стремительно. На Севмаше серийно строились АПЛ, включая первые подлодки с баллистическими ракетами надводного и подводного старта, высокоавтоматизированные ПЛ, атомоходы с крылатыми ракетами и знаменитая «звериная» серия. Среди них рекордсмены: первая ракетная подлодка, самая скоростная (проекта 661), самая большая (проекта 941) и самая глубоководная (проекта 685).

За 85 лет на заводе создана 141 атомная подводная лодка четырех поколений, включая уникальные корабли. В советский период АПЛ также строили в Ленинграде, Нижнем Новгороде и Комсомольске-на-Амуре. С 1958 до конца 2024 года суммарно построено и передано ВМФ 259 АПЛ, из которых 141 сошли со ступеней Севмаша. В конце 90-х завод стал единственным в России, где создаются корабли этого класса. В строительстве АПЛ Севмаш прошел большой путь от первого до четвертого поколения.

Руководство страны с первого производственного дня предприятия ставило перед заводом самые амбициозные судостроительные задачи

Гособоронзаказ – на контроле руководства страны

Глава государства уделяет большое внимание строительству атомного подводного флота. В.В. Путин не раз присутствовал на этапных моментах строительства АПЛ. В мае 2024 года Президент РФ подписал указ о награждении Севмаша Почетным знаком «За успехи в труде», а генеральный директор предприятия М.А. Будниченко был удостоен звания Героя Труда Российской Федерации. Владимир Путин подчеркнул, что Севмаш выпускает «атомные ракетноносцы нового поколения, которые обеспечивают надежность и высочайшие боевые возможности ядерной триады России».

Взгляд на перспективу

Северодвинская верфь, так же как наука и остальная промышленность, развивается, ведя масштабную подготовку к строительству АПЛ новых проектов и поколений.

В ближайшие 50 лет облик и тактико-технические характеристики атомных подводных лодок существенно изменятся в соответствии с тенденциями развития науки и техники. Эволюционируют и технологии производства кораблей будущего – специалисты отрасли уже сегодня работают над этим вопросом. Увеличится степень автоматизации и роботизации систем управления заказами, что приведет к сокращению численности экипажа. Будут усовершенствованы энергетические установки, широкое применение получат композитные материалы, позволяющие сделать АПЛ еще более незаметными. Подлодки следующих поколений предполагается создавать модульными, с компоновкой отсеков по функциональному признаку. И Севмаш готов к этому развитию: на предприятии ведется подготовка к внедрению блочно-модульной технологии строительства АПЛ. Этот метод позволит сократить стоимость и сроки строительства кораблей, при этом повысив качество выпускаемой продукции.

Обновление мощностей полным ходом: Севмаш на передовой модернизации

В рамках программы модернизации ОСК, без остановки цехов, в условиях действующего производства ведется реконструкция и обновление производственных мощностей Севмаша. Ежегодно в цехах предприятия устанавливаются сотни единиц оборудования от ведущих российских компаний. В июле 2024 года на Севмаш были поставлены детали для сборки трех порталных кранов, которые будут введены в строй до конца 2025 года. Это грузоподъемное оборудование будет размещено на набережных, к которым после спуска на воду переходят атомные подводные лодки для достройки и проведения швартовных испытаний.

Строительство и модернизация АПЛ

Севмаш продолжает активно участвовать в государственной программе РФ «Развитие оборонно-промышленного комплекса», обеспечивая строительство и модернизацию атомных подводных лодок.

В рамках исполнения государственного оборонного заказа корабельщики предприятия выполняют ремонт и модернизацию корабля проекта 11442М. В реализа-

ции этого проекта задействована большая кооперация предприятий – более 150 поставщиков с широкой географией. Этот корабль станет флагманом российского Военно-Морского Флота.

Гражданские проекты

Севмаш также набирает компетенции и в гражданской сфере. Предприятие ведет строительство обитаемого подводного аппарата «Ясон» для компании «Газпром трансгаз Санкт-Петербург». Для мурманского завода «35 СРЗ» в рамках Доковой программы ОСК на предприятии построили батопорт проекта 1418, который был передан заказчику в июле 2024 года. Это гидротехническое сооружение – часть сухого дока, предназначенного для ремонта кораблей и судов. При изготовлении оборудования для батопорта применены новые технологии и материалы, ранее не использовавшиеся в отечественной промышленности.

Плавучий док «Сухона»

На предприятии по Доковой программе ОСК развернуты работы по строительству плавучего дока «Сухона», который заменит функционирующий ныне плавдок и будет использоваться для транспортных операций по переводу строящихся атомных подводных лодок четвертого поколения из эллинга на акваторию предприятия.

Таким образом, на Севмаше продолжается активная модернизация производственных мощностей. На предприятии ведется строительство и обслуживание современных атомных подводных лодок. Верфь наращивает компетенции в гражданской сфере, внедряет новые технологии и материалы.



Сберечь ценные кадры: социальная поддержка и развитие на Севмаше

Говоря о Севмаше, нельзя не упомянуть коллектив предприятия и социально значимые проекты. Сегодня на верфи трудится более 28 000 человек. Чтобы пополнять коллектив и передавать ценный опыт, Севмаш ведет большую профориентационную деятельность со школьниками, студентами и военнослужащими научно-производственной роты.

Социальная поддержка

Севмаш оказывает социальную поддержку своим работникам в самых разных вопросах. На верфи с 2012 года развивается корпоративная жилищная программа, в декабре 2024 года сдан первый из четырех домов жилого комплекса «Корабел».

Создаются условия и для занятий спортом и досуга. Масштабное обновление пережил стадион Севмаша «Север». В декабре 2024 года в эксплуатацию введена крытая ледовая арена. Там же, на стадионе предприятия, появится 50-метровый плавательный бассейн. Ввод готового спортивного объекта в эксплуатацию запланирован на 2027 год.

Свой юбилейный год предприятие встретило с хорошими результатами во всех сферах: от производственной до кадровой. Севмаш находится на новом этапе развития и готов к любым вызовам времени. ■

Материал подготовлен пресс-службой предприятия ОСК Севмаш



**За 85 лет
на заводе создана
141 атомная подводная
лодка четырех поколений,
включая уникальные
корабли**

ЗОЛОТОЙ ВЕК МНОГОГРАННОГО

«АЛМАЗ»



Конструкторское бюро ОСК «Алмаз» работает в парадигме технологического цифрового лидерства и задает ориентиры

«Многогранность мысли, совершенство технологий» – так звучит слоган конструкторского бюро ОСК «Алмаз». Вся 75-летняя история бюро является проявлением этих многочисленных граней. Сейчас предприятие стоит на пороге золотого века в проектировании судов, когда на основе уже созданных, поистине «золотых сечений» кораблей с применением современных и зачастую опережающих время взглядов и технологий рождается образ флота будущего.

ГРАНИ СОВРЕМЕННОСТИ

Инновационность и новаторство в технических решениях, в технологиях и организации проектирования – таким путем шел и будет идти коллектив конструкторского бюро ОСК «Алмаз». Это связано с широкой номенклатурой проектируемых бюро надводных кораблей, судов и катеров, а также с внутренним стремлением конструкторов быть в авангарде самых последних тенденций. Инженеры бюро постоянно отслеживают и используют все современные достижения в технических решениях, методах проектирования и информационных технологиях в проектной деятельности разных отраслей промышленности.

И значимыми за последние годы были следующие направления.

Импортозамещение. Ряд санкционных процессов еще с 2014 года потребовал развивать собственные российские производства. Именно ответы на эти вызовы создают платформу для развития технологического суверенитета в судостроении. Уже сегодня мы видим, что значительное количество применяемого в проектах оборудования – отечественное. В ряде проектов конструкторского бюро ОСК «Алмаз», например, с использованием полимерных композиционных материалов, уровень импортозамещения зарубежных материалов на отечественные достиг практически 100%.

Цифровая трансформация. «Конструкторское бюро ОСК «Алмаз» уже работает в парадигме технологического цифрового лидерства и задает ориентиры. Именно здесь разработали идеологию системы автоматизации проектирования судов. Сформулировали требования к специализации системы автоматизации. От разрозненных 2D-проектов на кульманах пришли к созданию информационной модели судна, которая гораздо шире просто 3D-модели. Она включает базы данных о судне и другие системы. Конструкторское бюро ОСК «Алмаз» задал тренд на цифровизацию в судостроении и стал контролировать соответствие этой САПР в конструкторских бюро и на заводах-производителях ОСК.

«Электрические корабли». Электродвижение стало общим трендом развития судостроения в последние годы, между тем в конструкторском бюро ОСК «Алмаз» проектируют такие корабли с 2000-х годов, и за это время успешно реализовано несколько проектов кораблей с полным электродвижением. Его применение повышает маневренные качества и надежность судов, в том числе в ледовых условиях. Также создаются корабли и с частичным электродвижением. Разрабатывается применение системы электродвижения на основе эффекта сверхпроводимости, решаются комплексные задачи создания сбалансированных по характеристикам кораблей с электродвижением.

Комфортная Арктика и серийность. Проектирование и строительство кораблей, многоцелевых и транспортных судов, выполняющих различные задачи в Арктической зоне, – к этой теме сейчас приковано внимание государства. Конструкторское бюро ОСК «Алмаз» создает корабли и суда ледового класса для Арктической зоны с электродвижением и единой электроэнергетической системой, преимущества которых раскрываются именно для судов ледового класса.

У КБ на сегодня наибольший объем компетенций для создания кораблей и судов любого назначения для развития и эксплуатации Северного морского пути, важность которого как транспортной артерии нашей страны возведена в приоритет на самом высоком уровне.

«Безусловно, «Алмаз» гордится своей славной историей. Наш опыт – прочный фундамент под ногами, который позволяет сделать прыжок в будущее. Ведь флот будущего проектируется сегодня. И он стоит на трех китах: это мощный мозговой центр конструкторских бюро ОСК; цифровой подход к проектированию и производству; строительство судов с учетом передовых технологий и на основе трансформации технологий – консолидированного военного и гражданского опыта. Мир меняется очень быстро, возникают новые вызовы. И наша сила – в гибкости, в многогранности, разносторонности знаний, умений, навыков и компетенций».

Генеральный директор
конструкторского бюро
ОСК «Алмаз»
Константин Голубев

ГРАНИ ИСТОРИИ

22 октября 1949 года – день основания конструкторского бюро ОСК «Алмаз», создано Специальное конструкторское бюро № 5 (СКБ-5) при Ленинградском судостроительном заводе.

1956 год – СКБ-5 реорганизовано в Центральное конструкторское бюро № 5.

1966 год – появилось название ЦМКБ «Алмаз».

1998 год – ЦМКБ «Алмаз» объединяется с Западным проектно-конструкторским бюро и становится ГУП «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз».

2007 год – ЦМКБ «Алмаз» вошло в Группу компаний ОСК.

2015 год – появляется акционерное общество «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз».

За создание уникальных кораблей и судов, не имеющих аналогов в мире, коллектив бюро многократно был удостоен премий Правительства РФ в области науки и техники, высоких государственных и ведомственных наград.



«О ГРАЖДАНКЕ»

Здесь мы наблюдаем трансфер технологий: опыт «Алмаза» в военном судостроении успешно применяется в проектировании гражданских судов. Вновь говорим о принципах «золотых сечений», уже проверенных в «военке», которые трансформируются в новые идеальные «гражданские» формы судов. Здесь важно учитывать потребности заказчиков и быть на шаг впереди – применять современные подходы и новейшие материалы, в том числе композиционные полимеры.

И эта новая гражданская продукция опять же обладает всеми плюсами серийного производства. Так, использование базовых платформ позволяет говорить об унификации и модульности российского арктического торгового флота. Это однозначно повлияет на ритмичность производства судостроения и промышленности в целом. И, как следствие, снизит стоимость судов и их эксплуатации и обслуживания.

А серийное применение уже «обкатанных» комбинированных конструкций из полимерных композиционных материалов, с учетом работы заводов ОСК по принципу распределенной верфи, дает сокращение сроков, снижение стоимости и повышение производительности.

В конструкторском бюро ОСК «Алмаз» разработали целый комплекс судов, которые могут использоваться в труднодоступных районах в качестве транспорта, для создания и развития инфраструктуры объектов, проведения разведки и добычи природных ресурсов, подводно-технических работ, спасательных операций и дноуглубления.

Суда для Арктики, безусловно, имеют свою специфику. «Комфортная Арктика» – под таким лозунгом создает свои проекты «Алмаз». Поэтому все новые суда и корабли ориентированы на потребности экипажа и пассажиров.

Успешно завершил ходовые и готовится к ледовым испытаниям патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин» (проект 23550). Это уникальный корабль ледового класса Arc7, по составу носимых средств и совокупности тактико-технических элементов не имеющий аналогов в мире.

Суда этого проекта с ледопробитностью до 1,7 м сплошного льда – высокотехнологичные, с полным импортозамещением и отечественными комплектующими. Срок службы таких судов – 40 лет, и сюда заложены перспективные и модульные технологии, гибкие системы, которые опережают время.

Стоит отметить серийность и перспективы: «Иван Папанин» – это базовая платформа, которая может использоваться для отработки на новых гражданских проектах. Новые суда по этим проектам **делать быстрее и дешевле**, а на двух заводах ОСК уже налажено производство и есть **необходимая оснастка**.

Патрульный корабль ледового класса Arc7 водоизмещением около 8000 т с высоковольтной системой электродвижения

Также конструкторское бюро ОСК «Алмаз» предлагает развитие туристического флота через доступные круизы по Арктике. От «дорого и страшно» перейти к «доступно, безопасно и комфортно». И это – на основе продвижения концепт-проекта круизного лайнера «Кунашир», базой для которого служит как раз «Иван Папанин».

СЕКРЕТНЫЙ ИНГРЕДИЕНТ

Когда мы говорим про секрет успеха проектов конструкторском бюро ОСК «Алмаз», мы имеем в виду персонал конструкторского бюро. Здесь удалось собрать поистине россыпь драгоценных умов в области судостроения: квалификационный состав насчитывает более 750 высококвалифицированных сотрудников, 8 докторов наук, 19 кандидатов наук. В бюро много активной молодежи, в том числе на руководящих должностях, которая уже сегодня составляет свет российского судостроения, продолжая славный путь старших коллег-алмазовцев.

Современный конструктор в «Алмазе» – это настоящий мозговой центр, который создает все системы высокотехнологичного судна. Работая с объектами, которые будут действовать во внешней среде, он объединяет качества, физические свойства и образы этой среды и новейшие технические принципы.

Бюро также является законодателем мод и эталоном в отрасли в части дизайна. Над архитектурой корабля и дизайном помещений трудятся талантливые специалисты – выпускники Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии им. А.Л. Штиглица.

В 2024 году по проектам конструкторского бюро ОСК «Алмаз» состоялось:

- 4 спуска кораблей военного назначения
- 1 спуск ракетного катера
- 2 закладки военных кораблей
- 3 закладки плавучих доков
- 1 корабль принят в состав ВМФ РФ
- 2 корабля прибыли на сдаточные базы
- 3 корабля проходят различные виды испытаний ■

Материал подготовлен пресс-службой конструкторского бюро ОСК «Алмаз»



«ЗВЕЗДОЧКА»:

70 ЛЕТ КУРСОМ СОЗИДАНИЯ

В октябре 2024 года Центр судоремонта «Звездочка» ОСК – крупнейшее судоремонтное предприятие, расположенное на побережье Белого моря в городе корабелов Северодвинске, – отпраздновал 70 лет со дня своего основания.

В 1954 году завод № 893 начал свою производственную деятельность, став с 1959 года главной верфью по ремонту и модернизации подводных лодок с ядерной энергетической установкой. К середине 1980-х годов предприятие освоило и успешно выполняло ремонт, модернизацию и переоборудование всех проектов отечественных АПЛ, состоящих на вооружении Военно-Морского Флота СССР.

Сегодня Центр судоремонта «Звездочка» ОСК, в состав которого входят 7 филиалов – признанный лидер в ремонте и модернизации атомных и дизель-электрических подводных лодок и надводных кораблей различных классов, строительстве судов специального назначения. Кроме этого, в активе верфи – производство металлоконструкций для объектов стартовой инфраструктуры космодромов «Плесецк» и «Восточный», строительство буровых платформ и другой офшорной техники, а также иных образцов гражданского судостроения.

«Звездочка» стала первым предприятием в России, освоившим разработку, проектирование и изготовление винторулевых пропульсивных комплексов мощностью от 1 до 9 МВт, став третьим в мире поставщиком высокомоментных движительно-рулевых колонок механического типа для оснащения ледоколов и судов неограниченного района плавания. Построенный и спущенный на воду в 2024 году корабелами Балтийского завода ОСК атомный ледокол «Чукотка» оснащен винторулевыми колонками из Северодвинска. Тем самым «Звездочка» вносит весомый вклад в импортозамещение, обеспечивая технологический суверенитет страны.

Центр судоремонта «Звездочка» – как живой организм: постоянно претерпевает изменения, обусловленные его производственной деятельностью. Свой юбилей северодвинская верфь встретила, находясь в процессе трансформации, технического перевооружения: были проведены реконструкции набережных, участка дезактивации и спецпрачечной, введен в эксплуатацию современный цех по производству новых типов пропульсивных комплексов, модернизирован баллонный участок, проводится реконструкция объектов берегоукрепления. Кроме этого, в рамках Доковой программы ОСК приступили к реконструкции док-камеры, где будет заменено крановое оборудование, модернизированы и реконструированы инженерные сети.

В свою очередь, Мурманский филиал «35 СРЗ» получил новый батопорт для реконструируемого сухого дока. Строится новый плавдок для архангельского филиала – СРЗ «Красная Кузница». Введен в эксплуатацию после ремонта плавдок в головном филиале – 5 СРЗ.

Трансформация верфи происходит без отрыва от решения производственных и корпоративных задач, которые стоят перед Объединенной судостроительной корпорацией. Более того, в программы перевооружения включены и филиалы.

Центр судоремонта «Звездочка» – живой организм: постоянно претерпевает изменения, обусловленные его производственной деятельностью

Стоит отметить, что в координации со «Звездочкой» филиалы успешно выполняют свои контрактные обязательства. Например, Астраханский СРЗ спустил со стапеля спасательно-буксирное судно «Михаил Чеков», а СРЗ «Красная Кузница» спустил пассажирские суда ледового класса «Онега» и «Сольвычегодск».

Но ключевым событием юбилейного года для корабелов «Звездочки» стало принятие в ремонт первой АПЛ четвертого поколения.

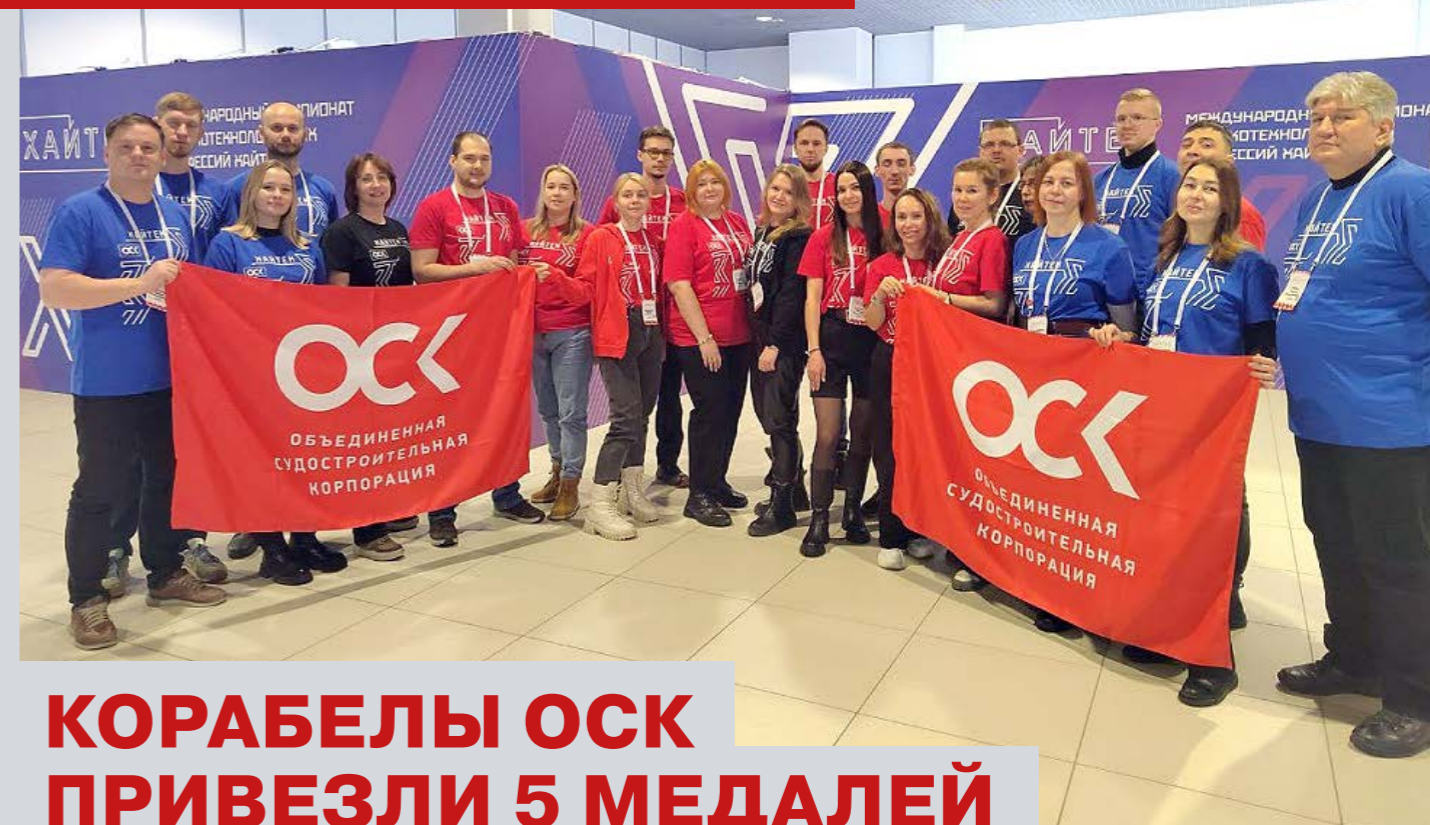
«Что кроется за этим ласковым и скромным словом – «Звездочка»? Если посмотреть на спутниковые снимки из космоса, то мы увидим раскинувшуюся более чем на 150 гектарах северного побережья индустриальную инфраструктуру мощного современного завода. Это одна составляющая «Звездочки». Другая составляющая – это наши заказы, которые находятся на наших набережных и в цехах. Но главное, что есть на «Звездочке», – это целая россыпь звезд человеческих судеб, жизней, биографий людей, которые своим трудом, своей энергией, умом и талантом все эти годы строили, укрепляли и развивали родное предприятие, – отметил Сергей Маричев, генеральный директор Центра судоремонта «Звездочка».

«Звездочка» не просто флагман отечественного судоремонта. Это градообразующее предприятие, которое не только вовремя и с высоким качеством выполняет стоящие перед ним задачи, но и дает путевку в жизнь молодежи, предоставляя возможность выпускникам школ получить среднее и высшее образование по программе целевого обучения, сохраняет традиции по созданию комфортной среды для корабелов, возводя уже вторую очередь жилого комплекса для сотрудников верфи. Коллективный трудовой договор предприятия признан одним из лучших в отрасли. ■

Материал подготовлен пресс-службой предприятия ОСК «Звездочка»



Достижения 2024



КОРАБЕЛЫ ОСК ПРИВЕЗЛИ 5 МЕДАЛЕЙ

С МЕЖДУНАРОДНОГО ЧЕМПИОНАТА ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ПРОФЕССИЙ «ХАЙТЕК»



15 ноября 2024 года в Екатеринбурге состоялось торжественное закрытие Международного чемпионата высокотехнологичных профессий «Хайтек», в котором сотрудники предприятий ОСК доказали свой профессионализм в 6 соревновательных компетенциях и заслужили 5 медалей.

В компетенции «Инженер по расчету прочности» Чирков Иван (бюро ОСК «Малахит») принес команде 2-е место. Бронзовыми призерами стали сотрудники бюро ОСК «Онега», производственного объединения ОСК «Арктика» и северодвинского предприятия ОСК «Севмаш» в компетенциях: «Бережливое производство», «Рекрутинг», «Инженер-технолог машиностроения», «Изготовление прототипов».

Всего в чемпионате приняли участие порядка 500 участников, экспертов и организаторов из 14 крупнейших холдингов и корпораций в 28 компетенциях. ■

Достижения 2024



Итоги IX корпоративного чемпионата профмастерства ОСК

С 24 по 28 сентября 2024 года в Северодвинске прошел IX открытый корпоративный чемпионат профессионального мастерства Объединенной судостроительной корпорации.

Более 170 участников 19 предприятий и проектно-конструкторских бюро ОСК, а также двух профильных учебных заведений боролись за звание лучших в 8 компетенциях: «Сварочные технологии», «Сборка корпусов металлических судов», «Инженерный дизайн CAD», «Инженер-технолог машиностроения», «Рекрутинг», «Управление жизненным циклом», «Бережливое производство», «Судовой электромонтаж и эксплуатация судового электрооборудования».

Победителями чемпионата стали 22 корабеля ОСК. Торжественная церемония закрытия соревнований состоялась в городе Северодвинске на площадке предприятия ОСК «Звездочка».

Художники ОСК

ОСК гордится не только своими производственными и спортивными, но и творческими достижениями.

Сергей Александрович Шестаков – один из самых плодовитых и талантливых маринистов-современников. Многие картины художника являются визитной карточкой Северодвинска. Работает мастер в довольно редком сегодня жанре маринистики, пишет своеобразно, точно воспроизводя многочисленные исторические и технические детали кораблей.

Художник-маринист родился в провинциальном приволжском городке, служил морским офицером-ракетчиком на Тихом океане и Северном флоте. Профессионально заняться любимым делом ему удалось с приходом на северодвинское предприятие ОСК Севмаш в 1989 году на должность художника-конструктора.

Мультфильм «Путешествие Севы и Маши»

Премьера уникального творческого проекта предприятия ОСК Севмаш состоялась в ноябре 2024 года одновременно в столице атомного подводного кораблестроения Северодвинске и колыбели кораблестроения России Санкт-Петербурге. К юбилею предприятия ОСК создан 35-минутный анимационный фильм «Путешествие Севы и Маши», в котором рассказывается о создании и работе крупнейшей верфи России, завода-гиганта, где строится мощный атомный подводный флот нашей Родины.

Мультфильм создан студентами-мультипликаторами Санкт-Петербургской государственной художественно-промышленной академии имени А.Л.Штиглица по эксклюзивным историческим материалам северодвинского предприятия ОСК Севмаш.

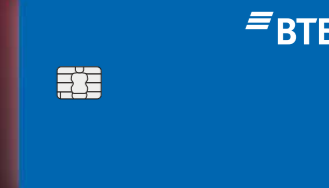


ДЕБЕТОВАЯ КАРТА

КЕШБЭК РУБЛЯМИ В СУПЕРМАРКЕТАХ

5%

ОФОРМИТЕ КАРТЫ ВСЕЙ СЕМЬЕЙ НА VTB.RU ИЛИ В ОФИСЕ



☎ 1000 ЗВОНОК ПО РОССИИ
БЕСПЛАТНЫЙ

8 800 100 24 24 / VTB.RU

КЕШБЭК РУБЛЯМИ – ЧАСТИЧНЫЙ ВОЗВРАТ СТОИМОСТИ ПОКУПКИ В ПРОЦЕНТАХ ОТ СУММЫ ОПЕРАЦИИ ПО КАРТЕ VTB В ВИДЕ НАЧИСЛЕНИЯ БОНУСНЫХ РУБЛЕЙ ПО КУРСУ 1 БОНУСНЫЙ РУБЛЬ = 1 РУБЛЬ СОГЛАСНО ПРАВИЛАМ ПРОГРАММЫ ЛОЯЛЬНОСТИ. МАКСИМАЛЬНЫЙ КЕШБЭК ЗА ПОКУПКИ В КАТЕГОРИЯХ – 3000 РУБ. КЕШБЭК «5% СУПЕРМАРКЕТЫ» – ОДИН ИЗ ВИДОВ ПОощРЕНИЯ, ДОСТУПНЫЙ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КЛИЕНТАМИ ЗА ПЕРВОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ В ГРУППУ С ДРУГИМИ КЛИЕНТАМИ БАНКА В РАЗДЕЛЕ «БЛИЗКИЕ» VTB ОНЛАЙН В РАМКАХ ПРОМОАКЦИИ «МОИ БЛИЗКИЕ», СРОК ПРОВЕДЕНИЯ – С 06.10.2024 ПО 31.01.2026, ДАЛЕЕ КЛИЕНТ МОЖЕТ ВЫБРАТЬ КАТЕГОРИЮ «СУПЕРМАРКЕТЫ» С КЕШБЭКОМ 3%. В ГРУППУ МОЖНО ПРИГЛАСИТЬ МАКСИМУМ 5 УЧАСТНИКОВ. ВЛАДЕЛЕЦ ГРУППЫ – КЛИЕНТ С ПАКЕТАМИ УСЛУГ «МУЛЬТИКАРТА», «ПРИВИЛЕГИЯ МУЛЬТИКАРТА» И «ПРАЙМ+», ИМЕЮТСЯ ОГРАНИЧЕНИЯ. ВЫПУСК И ОБСЛУЖИВАНИЕ ДЕБЕТОВОЙ КАРТЫ – 0 РУБ. ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА VTB.RU, А ТАКЖЕ ВО ВСЕХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯХ БАНКА. **БАНК VTB (ПАО)**. ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ № 1000. 191144, ГОРОД САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ДЕГТЯРНЫЙ ПЕР., Д. 11, ЛИТ. А. ОГРН: 1027739609391. РЕКЛАМА. 0+

оск

ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ
№1 2025