Газета администрации и профсоюзного комитета
АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»

№ 1 (3245) ● 27 января 2022 года

Вперед!

ВЫХОДИТ С 1948 ГОДА

www.shipyard-yantar.ru

★ **Корпорация.** Какие суда и корабли построили верфи ОСК в 2021 году

Пополнения на всех флотах

Объединенная судостроительная корпорация подвела предварительные итоги деятельности в 2021 году. Предприятия корпорации передали заказчикам 19 кораблей и судов.

Сообщается, что за прошлый год были флоту сданы шесть новых боевых кораблей, в том числе три атомные подводные лодки: «Князь Олег», «Казань» и «Новосибирск». Подобное событие – сдача трех атомных крейсеров в течение столь короткого промежутка времени – ранее происходило только в советские годы, отмечает пресс-служба ОСК.

Военно-морскому флоту были также переданы корабль противоминной обороны «Георгий Курбатов», очередная дизель-электрическая субмарина проекта 636 «Магадан» и судно тылового обеспечения «Всеволод Бобров». Состоялась закладка атомных подводных ракетных крейсеров стратегического назначения «Дмитрий Донской» и «Князь Потемкин» проекта «Борей-А», корветов «Грозный», «Бравый» и «Буйный» на Амурском судостроительном заводе и корабля противоминной обороны «Афанасий Иванников».

За год коммерческие заказчики получили 12 судов. Особое место среди них занимает второй в семействе мощнейших в мире атомоходов (и первый серийный) ледокол «Сибирь». Теперь он, как и ледокол «Арктика», будет работать на трассах Северного морского пути.

Рыболовецкую флотилию пополнили крупнотоннажные траулеры-процессоры «Баренцево море» и «Норвежское море». Был передан заказчику паром проекта PV22 «Павел Леонов».

Успешно прошел испытания в фарватере Волги и готовится к своему первому туристическому сезону в 2022 году четырехпалубный круизный теплоход «Петр Великий», проект PV300VD.

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе заложили научно-исследовательские суда проекта 17050 «Профессор Анатолий Елизаров» и «Профессор Петр Моисеев», а на Средне-Невском судостроительном заводе – пассажирское судно проекта А45-90.2 «Виктор Астафьев».

Отмечается, что в 2021 году доля выручки ОСК от гражданской продукции ожидается порядка 22%, что позволяет говорить о неуклонном росте этого показателя. К 2030 году корпорация должна получать 50% дохода за счет коммерческих заказов, что вероятно при существенном увеличении инвестиций в модернизацию производства и программы поддержки отечественного судостроения.

★ **Союзмаш.** Машиностроители региона собрались на «Янтаре»

Совет подвел итоги года

Итоги работы за 2021 год участники заседания признали удовлетворительными. ФОТО: «В!»

Отчетное заседание Совета регионального отделения Союза машиностроителей России состоялось на «Янтаре» 28 декабря. Председатель регионального Союзмаша, генеральный директор завода «Янтарь» Илья Самарин подвел итоги уходящего года.

«Несмотря на все невзгоды, машиностроительная отрасль в целом находится в числе лидеров по экономическим показателям. Российские машиностроители достойно решают поставленные задачи, внедряют передовые разработки, расширяют выпуск высокотехнологичной продукции. Мы активно взаимодействуем со всеми ветвями власти по вопросам функционирования предприятий промышленной сферы. В сентябре обсуждали вопросы развития, модернизации и развития промышленности региона с министром промышленности и торговли РФ Денисом Мантуровым и губернатором региона Антоном Алихановым. Во время визита на завод заместителя министра обороны Алексея Криворучко огромное внимание было уделено, в том числе, вопросам судостроения и развития кластерной кооперации», - отметил Самарин.

На заседании обсудили важную тему развития кадрового потенциала. Представители завода «Янтарь» рассказали об открытии нового учебного центра и предложили всем предприятиям отрасли обучать своих сотрудников на этой базе. Также было рассмотрено предложение о целевом заказе в адрес судостроительного техникума на подготовку специалистов, необходимых предприятиям регионального Союза машиностроителей и участников судостроительного кластера.

В заседании, помимо постоянных членов Совета, приняли участие заместитель директора областного Фонда поддержки предпринимательства Александр Шибаев, руководитель Центра кластерного развития Центра поддержки предпринимательства Калининградской области Дмитрий Офицеров, начальник управления научно-исследовательской деятельности КГТУ Руслан Поляков, руководители предприятий регионального кластера судостроения и судоремонта.

Участники отчетного заседания признали удовлетворительными итоги работы за 2021 год, обсудили и утвердили план работы на 2022 год.

★ **Важно!**

Дорогие заводчане, носите, пожалуйста, маски – самое простое, доступное и незаменимое средство защиты от коронавируса. Берегите здоровье вас и ваших коллег!

★ **Новострой**

Испытания. Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс», построенная на «Адмиралтейских верфях», проходит швартовные испытания механизмов и систем. Уже в этом году ее планируют отправить в экспедицию.
«У нашей науки, у людей, которые занимаются изучением Арктики, появится свой дом в Арктике, в котором можно встретить, поработать, и самое главное – связаться с другими лабораториями, которые находятся в других частях арктической части страны», - отметил министр природных ресурсов и экологии РФ Александр Козлов.
На палубах разместят 16 лабораторий. С борта ледостойкой платформы ученые будут мониторить все важные параметры воды и воздуха, следить за изменениями климата.
«Скорость хода – 10-12 узлов. Что вполне достаточно, для того, чтобы платформа вышла в свободной воде или с небольшой толщиной льда», - считает генеральный директор «Адмиралтейских верфей» Александр Бузаков.

Регион. Первый в России инновационный двухтопливный автомобильно-железнодорожный паром «Маршал Рокоссовский» начал переход с рейда порта Тузла (Стамбул) в морской порт Балтийск Калининградской области.
Ожидается, что судно прибудет в Балтийск в третьей декаде января. Также планируется, что до конца 2022 года флот на линии «Усть-Луга – Балтийск» пополнит еще одни паром – «Генерал Черняховский».
«Ввод в эксплуатацию двух новых паромов, подпадающих под понятие «зеленого» судоходства, позволит повысить транспортную безопасность единственного субъекта РФ, существующего в виде эксклава, – Калининградской области. Проект также поможет обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых для внутреннего потребления региона», - говорится в сообщении Росморречфлота.
Кроме того, использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20-30%, оксидов азота – более чем на 90%, оксидов серы и сажи – на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

По сообщ. СМИ

★ **Модернизация**

Хорошее завершение года

29 декабря «Янтарь» торжественно открыл достроечную набережную № 6, реконструкция которой была проведена в рамках программы модернизации предприятия.

В церемонии открытия набережной приняли участие командующий Балтийским флотом Виктор Лиина, представители руководства ОСК, заводчане и работники ООО «Стрим Проект», выполнившего работы по реконструкции.

Символическую красную ленту перерезали директор департамента капитального строительства ОСК Александр Галкин, генеральный директор завода Илья Самарин и руководитель ООО «Стрим Проект» Олег Крамаренко.

Илья Самарин поздравил собравшихся с очередной важной вехой на пути к глобальной модернизации предприятия и подчеркнул, что калининградский подрядчик работ сделал все качественно и в срок.

«Полноценная эксплуатация набережной начнется после монтажа кранов, которые поставляет нам еще одно калининградское предприятие – «Балткран». Думаю, что уже в марте наступающего года мы будем принимать здесь корабли. Конечно, самостоятельно такое строительство мы бы не смогли выполнить, и я благодарен Министерству промышленности и торговли и Объединенной судостроительной корпорации за включение завода в федеральную целевую программу. Государственная программа, в рамках которой ведется реконструкция достроечных набережных, поможет нам выйти на новый уровень строительства заказов. Введение в эксплуатацию обновленной набережной с современной инфраструктурой позволит заводу вести оптимальную достройку судов», - сказал Самарин.

Площадь набережной № 6 составляет 2788 кв. м. В ходе ее реконструкции было забито 99 свай и 591 шпунт, залито 2100 кубометров бетона.

В этом году завод планирует начать реконструкцию достроечной набережной № 5, на очереди – еще две набережные. В дальнейших планах модернизации строительство нового плавдока и корпусообрабатывающего цеха.

«Это хорошее завершение года, и это реальные планы на будущее, которые мы обязательно выполним», - резюмировал генеральный директор завода.

Новости с набережной

В настоящее время на набережной продолжается монтаж портального крана. Как сообщил «В!» заместитель гендиректора по капитальному строительству Антон Мальцев, монтаж крана грузоподъемностью 20 тонн выполняет его производитель – калининградское предприятие «Балткран». Уже выставлены шасси и смонтирован редуктор колонны, в опоры загружен балласт, ведется обвязка основных элементов. Завезены элементы ограждения и площадки, подрядчик готовится к этапу установки портала и колонны крана.

Строительно-монтажные работы по реконструкции набережной были завершены в декабре прошлого года, уточнил Мальцев. «Осталось смонтировать электрощиты и отбойники, - пояснил он. - К монтажу щитов и отбойников мы уже приступили 10 января. После завершения очередного этапа работ по монтажу крана сможем приступить к монтажу лебедки, она тоже российского производства. На очереди – монтаж крана грузоподъемностью 10 тонн. Установку двух кранов и лебедки мы планируем закончить к концу марта».

★ **Визит.** «Янтарь» посетил глава Калининграда

Первая встреча с заводом

В дни новогодних праздников глава Калининграда Евгений Любивый посетил ПСЗ «Янтарь».

Генеральный директор завода, председатель регионального отделения Союза машиностроителей Илья Самарин рассказал главе города об итогах работы в 2021 году и задачах этого года, в том числе о планах развития предприятия. Евгений Любивый осмотрел производственные площадки и ознакомился с экспозицией заводского музея.

В завершение встречи глава Калининграда поделился положительными впечатлениями от визита. Он подчеркнул, что завод «Янтарь» имеет стратегическое значение для города и региона, а также подтвердил готовность оказывать необходимую поддержку в решении значимых вопросов развития предприятия и создании благоприятных социальных условий для его работников.

★ **От первого лица.** Над чем работает Управление эксплуатации основных фондов

Фонды растут и обновляются

Слаженная работа вспомогательных подразделений завода важна для достижения производственных результатов в той же степени, что и ударный труд производственных цехов. Начальник Управления эксплуатации основных фондов Юрий ЩЕРБИНА рассказал «В!» о планах на 2022 год.

Юрий Щербина (слева) на проверке очередного объекта ремонта. ФОТО: «В!»

Фронт работ. Основная функция нашего подразделения – содержание основных фондов в работоспособном состоянии, их поддержание, текущий и капитальный ремонт, а также участие в мероприятиях по реконструкции.

Несмотря на имеющиеся сложности, совместно с отделом капитального строительства выполняется довольно большой объем работы, направленной на повышение эффективности предприятия и улучшение условий труда заводчан. Разработан и утвержден план капитального строительства на 2022 год, ведется корректировка плана капитального ремонта.

Перспективные проекты. Одним из основных объектов на сегодня является капитальный ремонт помещений в 178-м корпусе под размещение Управления военно-технического сотрудничества и контрагентов. Планируем, что строительные работы будут завершены к концу марта. Сейчас активно реализуется комплекс ремонтных работ, выполнена перепланировка. Следующим этапом будет строительство электрокотельной и монтаж системы отопления.

Рассчитываем в этом году реализовать очень перспективный проект – первую очередь подключения к городским сетям «Водоканала». Имеется в виду поэтапный переход предприятия на централизованную городскую систему водоснабжения. Уже получены техусловия на подсоединение из расчета 100 кубометров в час. Теперь наша задача – выполнить работы по прокладке водовода с улицы Транспортной на территорию предприятия.

Также совместно с отделом капстроительства ведется проработка техзадания на строительство очистных сооружений.

Вклад в производительность. В этом году планируется продолжение ремонта плавсредств завода в рамках выделенных лимитов финансирования.

Достаточно велик объем текущих работ по ремонту технологического и кранового оборудования. Фонды довольно «возрастные», процент износа – большой, поэтому требуется продолжать выполнение мероприятий по поддержанию их в рабочем состоянии.

При этом необходимо отметить тенденции по модернизации фондов: два новых крана монтируются на набережной № 6, по федеральной программе все крановое оборудование в 50-м корпусе заменено на новое. Идет подготовка документов по продолжению модернизации еще на нескольких производственных площадках, так что позитивные изменения – налицо.

Если говорить о текущей работе, продолжается ремонт крыш, кабинетов, санузлов. Генеральным директором завода поставлена задача провести ревизию мест общего пользования в подразделениях и выполнить все необходимые работы. Содержание помещений в соответствии с нормами и правилами создаст более благоприятные условия для работы заводчан, что в свою очередь отразится и на производительности труда. Так что наш вклад в этом тоже есть.

Сбережение ресурсов. Ежегодно, как и все предприятия ОСК, мы разрабатываем и исполняем Программу энергоэффективности. Несмотря на сложности, в прошлом году мы успешно реализовали запланированные по этой программе мероприятия.

Первое мероприятие из запланированных на этот год – реконструкция изоляции двух тепловых сетей с заменой трубопроводов на предизолированные. Второе – замена устаревших трансформаторов на энергосберегающие на подстанциях стапеля «Янтарь». Кроме того, работаем над подготовкой документации по замене насосных агрегатов на очистных сооружениях биологических стоков.

Отмечу, что вклад в сбережение ресурсов предприятия может внести каждый из заводчан. На самом деле, это очень просто – экономить электроэнергию и воду, не «отапливать улицу» через открытые окна и двери, бережно относиться к производственному оборудованию и другим основным фондам завода.

Каждый знает, как это сказывается на семейном бюджете у себя дома. В масштабах завода эффект – еще нагляднее.

Кадровый вопрос. Есть подвижки в кадровых вопросах. Например, если в прошлом году были проблемы с вакансиями уборщиков территории, то сейчас лишь одно вакансия осталась незакрытой.

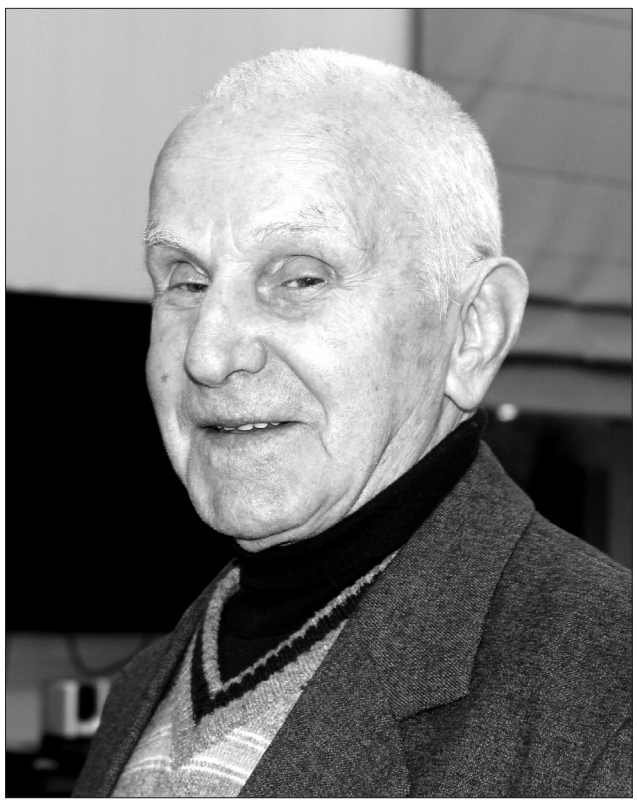
Благодаря заводскому Учебному центру появилась возможность обучать сотрудников по ряду направлений без отрыва от производства. Например, все инженеры службы главного механика прошли учебу по программе «Работа на высоте».

Если раньше платили деньги сторонней организации, ездили на занятия в город, то теперь наши специалисты имеют возможность обучаться непосредственно на территории завода по тем направлениям, которые необходимы для выполнения их рабочих функций.

★ **Люди завода.** Он приехал в Калининград на третий год мирной жизни

«Я помню всё!»

Петр ЗИМИН – один из старейших ветеранов завода. В прошлом декабре он отметил свое 90-летие! Мы попросили Петра Никоноровича рассказать, что ему помнится из его трудовой биографии. «Я помню всё!», - ответил юбиляр и начал свой рассказ.



Целеустремленность Петр Зимин проявил уже в юные годы. ФОТО: «В!»

После оккупации. Жизнь моя в производстве началась со специального ремесленного училища номер 24 Брянской области, город Бежица (сейчас она уже район города Брянска). Это было во время Великой Отечественной войны.

После освобождения области от оккупации сразу же организовали колхозы, и мы – пацаны по десять-одиннадцать лет – стали работать в колхозе. Безродные: мать умерла, отец на войне...

Помню, как наша бригадирша приходила к тетке: «Настя, давай своих мужиков на работу!» А мужики – это я и двоюродный брат, старше меня на два года.

В 44-м году как-то я вернулся с работы, приходит молодая женщина и говорит: «Мы решили, что ты пойдешь учиться в ремесленное училище. И тетка твоя согласна». – «Тогда я готов, - отвечаю. - Только документов у нас нет никаких». Все же было пожжено, деревню мою спалили до нуля, до соломины. «Хорошо, - говорит, - я это дело с председателем сельсовета решу». Все бумаги они там подготовили, печать поставили, и мы пошли пешком – и з Вороново в Рагнеду. А оттуда нас повезли поездом в Бежицу.

Посадка в три ночи, народищу как на демонстрации, а вагоны – одно название, потрепанные, побитые. Милиция стояла коридором, чтобы только нас, кого собрали по всем деревням, посадить в вагон.

В ремесленном. Поместили нас в хозблок, где бак с водой, помещение для помывки и завхоз с машинкой. Мы же все заросшие, как дикобразы. «Снимайте всю одежду с себя». Сняли, вымылись в тазах. «Берите личные вещи, какие нужны, а одежды никакой не брать!»

Повели нас в столовую, накормили. И норму поставили такую, можешь себе представить: 700 граммов хлеба в день (а работяга за станком стоял за 500 граммов) и горячее обязательно – не деликатес, но вполне съедобное.

Распределили нас по группам, профессию каждый сам выбирал, я – слесарь-инструментальщик. В нашей пятой группе воспитательницей была Зинаида Андреевна Лапина, чудесный человек, она как мать родная нами была. Если она сказала – всё! За нарушение – наряд: убирать помещения.

Четыре года мы учились, в 48-м году вышли. Из 25 человек группы пятый разряд получили только трое, и я в их числе. Я же, оказывается, занудный мужик – козерог. Про качества козерогов пишут – как будто всё обо мне: упорство, молчаливое планирование и стремление добиться своего.

После выпуска в Бежицу приехал представитель завода, отсчитал 25 человек: «Вам – в Кенигсберг». Дал две недели отпуска, а вернулись – билеты и пропуска в эту закрытую зону уже готовы.

На заводе. Прибыли мы в конце августа в Черняховск. Приехала немецкая бортовая машина, и привезли нас на завод. В ленинскую комнату 10-го корпуса, где сейчас техникум. Расставили там 25 кроватей, только боком и пройдешь. Выдали талоны в заводскую столовую: завтрак, обед и ужин – сразу на месяц.

В отделе кадров меня и еще двоих определили в 96-й корпус, начальник цеха Апетов Борис Петрович лично с нами побеседовал. Увидел мой высокий разряд, отправил меня в инструментальную мастерскую, где особая точность нужна – заточка, настройка и прочее. А инструмента трофейного было навалом!

Год я там проработал, и открылся филиал Николаевского судостроительного техникума. Сначала он был в нашем корпусе, а потом переехал в 14-й корпус. Две группы: корпусники и механики, или, как мы друг друга называли, «кнехты» и «мотыли». Учились вечерами, без отрыва от производства, пять лет...

А работали как – не то, что сейчас! Тебе дают пропуск на завод, выходишь – сдаешь пропуск. А в конце месяца, когда аврал, бывало, приходишь в цех, и начальник цеха говорит: ага, ты, ты и ты – давайте пропуска. Убирает их в стол, и работаешь тогда, пока он пропуск тебе не вернет, часов до 10-11 вечера.

Жили мы тогда в общежитиях, на месте нынешней нефтебазы. Там было десять немецких временных бараков. Потом их отремонтировали, разделили на комнаты по два-три человека, поставили мебель. В седьмом корпусе, говорили, «профессура живет». Мы, то есть – вечерняя школа, вечерний техникум и заочники вузов.

Защита диплома. На заводе моя жизнь по-настоящему началась, когда потребовалось проявить умение трудиться.

Мы заканчивали учиться, готовили дипломные работы с чертежами. А защищались по четыре человека в день, председателем комиссии был Григорий Михайлович Рябенький, главный инженер. Двое передо мной завалились, теперь моя очередь.

Я вышел, отчитал свой диплом, из комиссии просят: покажите разрез этот, покажите тот. Подключился Рябенький. Один вопрос я ему ответил, второй вопрос, потом: «упругая линия балки» (есть такой длиннющий расчет по сопромату). И, представляешь, я отчеканил его на все сто! Потом еще какой-то вопрос. Я ему говорю: «Я считаю, что это должно быть так-то и так-то по таким-то причинам». Он говорит: «А я с вами не согласен». – «А вы как считаете?» – «Так и так». Я тогда говорю: «А я с вами не согласен». Поспорили, в общем. Он говорит: «Ладно, хотел поставить «пятерку», но поставлю «четверку». Я отвечаю, что меня и «тройка» устроит. «А почему?» Я говорю: «Вот приходит к вам специалист после окончания института – вы же его будете оценивать по работе, а не по диплому». Тогда он говорит: «Ты в отдел не попадешь, а пойдешь на производство». – «Нам не привыкать», - говорю, а сам думаю: ну мало ли, что он и зачем сказал, может – для красного словца, перед комиссией...

Диплом я получил по специальности «техник-судомеханик», и ушел на две недели в отпуск.

Досрочный мастер. Возвращаюсь, захожу в кадры: в какой мне цех идти? «К Рябенькому иди. Куда он тебя переведет, туда и направим». Я прихожу к Рябенькому, он сидит, газету читает. «О, - говорит, - давно надо было ко мне прийти. Пойдешь на наклонный стапель».

Значит – на первый военный заказ, который там строили (предположительно сторожевой корабль проекта 50. – «В!»). Год это 1954-й, корпус корабля уже был сформирован, шел монтаж механизмов и прочее. В общем, направление дали мне в 3-й цех, к Панченко, помощником мастера. На полгода.

Был тогда у нас начальником участка Петрин из Николаева: орет постоянно, на вопросы начинает крутить волынку, ничего толком не скажет. Работяги тогда стали ко мне обращаться, значит – приходится мне разбираться... Начали мы, короче говоря, штурмовать этот заказ, готовить к спуску. Месяца два с половиной я отработал, выходит приказ: назначить меня мастером.

А еще через месяц забрали меня в армию.

Продолжение следует.

★ **Город**

«Возрождение» на Транспортной

Работы по капитальному ремонту улицы Транспортной продолжаются. Подрядчик, ПО «Возрождение», закончил обустройство первой парковки и приступил ко второй.

Заместитель гендиректора завода по капитальному строительству Антон Мальцев пояснил «В!», что именно уже сделано. На участке от конечной остановки автобусов до поворота выполнено основание под парковку с подсыпкой, сделан перенос подземных инженерных сетей и опор линии электропередач, проложен футляр под слаботочный кабель связи, установлен бордюрный камень.

«Очень важный этап дорожно-ремонтных работ – оборудование ливневой канализации: установка современных колодцев и прокладка труб позволит в дальнейшем избежать подтоплений этого участка дороги, ставших традиционными после разрушения дренажной системы», - сказал Мальцев.

Ожидается, что участок полностью будет подготовлен к укладке асфальта к концу февраля.

После укладки асфальта движение транспорта временно будет перенаправлено по территории парковки, и тогда подрядчик сможет заняться ремонтом дорожного полотна. Парковка же будет перенесена на участок от магазина на повороте до кольцевой развязки, на котором уже идут работы по обустройству второй автостоянки.

Завершение ремонта всей улицы Транспортной, вплоть до перекрестка с улицей Суворова, запланировано на конец 2023 года.

Как изменится Транспортная

В результате ремонтных работ ширина дорожного полотна на первом участке (от автобусного кольца до магазина) увеличится до норматива в 8 метров. На всем протяжении улица приобретет пешеходные и велодорожки, новое освещение и очистные сооружения для бытовых стоков.

★ **Кадры**

Стимул развиваться

В заводском учебном центре профессиональной квалификации состоялось торжественное вручение документов об образовании и обучении.

Сертификаты за успешное прохождение тренингов по темам «Управление конфликтом» и «Публичные выступления. Самопрезентация» получили 13 членов Молодежного совета завода. Юлии Десятерик вручен сертификат об успешном освоении программы Корпоративного университета ОСК по теме «Формирование, оценка и развитие кадрового резерва в организации». Сергей Кузнецов прошел обучение в Институте современного образования и получил диплом о профессиональной переподготовке с присвоением квалификации «Педагог профессионального образования, профессионального обучения, дополнительного профессионального образования».

Вручая сертификаты молодым заводчанам, ЗГД по персоналу и административным вопросам Федор Жатько особо отметил значение непрерывного повышения квалификации для успешного достижения производственных целей.

«Основные задачи, которые перед нами сейчас стоят, – прежде всего, товарный выпуск, выполнение производственных планов, развитие производственной системы, - подчеркнул Федор Александрович. - Чтобы были заказы и высококвалифицированные специалисты, которые смогут достойно эти заказы реализовывать».

Главным вектором решения этих задач он назвал максимальное повышение квалификации, получение смежных специальностей и реализацию дальнейшего развития кадрового резерва, дающего возможности достойным назначаться на руководящие должности.

«Главное, чтобы у каждого было желание работать и развиваться, а возможности для этого заводом создаются непрерывно, - заметил Жатько. - Выделите для себя ключевые направления, которые вы хотели бы развивать, предлагайте и делитесь идеями. А руководство завода всегда готово услышать ваше мнение и учесть его в планах учебного центра».

Газета администрации и профсоюзного комитета
АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»
№ 1 (3245) ● **27 января** 2022 года

Главный редактор С. Ю. Михайлов. Корреспондент М. Л. Волик. Верстка Н. В. Крутцына. Тел. 613-716. Эл. адрес: press@shipyard-yantar.ru.
Отпечатано в ФГУП «Издательство и типография газеты «Страж Балтики» (236006 г. Калининград, ул. С. Тюленина, 15) 26.01.2022 г.
Заказ № 2278 Тираж 999 экз. При перепечатке ссылка на газету обязательна.

★ Поздравляем

Коллектив цеха 24 поздравляет своих январских юбиляров:
1 января – **Юрия Ивановича Леоновича**, сборщика КМС;
7 января – **Екатерину Юрьевну Котову**, машиниста крана;
18 января – **Елену Феликсовну Пашинину**, сторожа;
22 января – **Елену Николаевну Шабанову**, судового разметчика.

★ Память

Юбилей настоящего человека

18 января у 24-го корпуса состоялся памятный митинг в честь 95-летия со дня рождения легендарного директора завода Владимира Гуськова. Заводчане, в том числе ветераны предприятия, возложили цветы к мемориальной доске этому замечательному корабелу.

Владимир Георгиевич остался в истории завода и в памяти коллег яркой личностью и подлинным профессионалом. Выступившие на митинге говорили о нем как о компетентном руководителе, надежном товарище и глубоко порядочном человеке.

Николай Волов, советник генерального директора завода: «В 1975 году, когда я пришел на завод, Владимир Георгиевич был в самом расцвете сил. Настоящий судостроитель и настоящий человек. Сильный руководитель, который принимал решения и доводил их до конца. Все цеха и отделы работали четко, мы понимали, что и для чего мы делаем. Потому что Владимир Георгиевич сам прошел все ступени работы на заводе, знал предметно каждый цех и каждый отдел. При Владимире Георгиевиче завод расцвел, и хотелось бы, чтобы мы повторили этот расцвет. Заказы есть, работа идет, будут новые заказы, тогда все у нас на заводе будет хорошо».

Борис Баталин, ветеран завода: «Владимир Георгиевич – пример руководителя, для которого главное – забота о людях. Даже в очень сложный период для страны он нашел возможность построить дома для заводчан. Гуськов много сделал и для города. Сегодня идешь по Калининграду и вспоминаешь: и здесь завод поучаствовал, и это сделал. Он всегда пользовался большим уважением не только в области, но и в Москве. Если Гуськов ехал в Москву, можно было с уверенностью сказать, что он решит все вопросы и добьется всего, что необходимо для завода».

Внук Гуськова Владимир Силков работает в отделе маркетинга завода. ФОТО: «В!»

Из биографии юбиляра

Под руководством Владимира Гуськова на заводе с 1964 по 1991 год были построены 81 боевой корабль, 213 судов гражданского назначения, отремонтированы более 300 рыбопромысловых судов и кораблей для ВМФ России, основные производственные фонды предприятия увеличились в три раза. В 1966 году завод был награжден Орденом Трудового Красного Знамени. Владимир Гуськов – лауреат Государственной премии СССР в области науки и техники, награжден орденами Трудового Красного Знамени (дважды) и Октябрьской революции. Именем Гуськова названы заводской проспект и площадь перед заводоуправлением.

★ Спорт. Главное событие года состоится в сентябре

«Янтарь» готовится принять Спартакиаду

В сентябре этого года завод «Янтарь» примет VII Спартакиаду работников предприятий Группы ОСК, посвященную 15-летию корпорации. Это станет главным спортивным событием года.

На праздник спорта в самый западный регион страны приедут представители предприятий ОСК со всей России. Корабелы будут состязаться в парусном спорте, легкой атлетике, мини-футболе, волейболе, плавании, пулевой стрельбе, гиревом спорте, настольном теннисе, биллиарде, стритболе и быстрых шахматах.

Организационный комитет завода уже приступил к работе по подготовке к проведению спартакиады. Желаем будущим участникам удачи, а болельщикам – зрелищных спортивных событий!

★ История. В юбилейный год государственного судостроения

Русь корабельная

В этом году отмечается 355 лет российского государственного судостроения.

Организованное судостроение началось в XV веке при Соловецком монастыре. ФОТО: ИНТЕРНЕТ

Этот юбилей отсылает к 19 июня 1667 года (по старому стилю), когда царь Алексей Михайлович принял указ о постройке кораблей. Одним из них стал трехмачтовый «Орел», на котором впервые был поднят российский триколор. Юбилейный год – хороший повод для того, чтобы вспомнить о богатейшей истории отечественного кораблестроения. А началась она задолго по первого «корабельного указа».

Древность. История кораблестроения берет свое начало от небольших долбленых челнов, которые люди использовали для освоения рек и озер в незапамятные времена. Поначалу водоемы были для них исключительно охотничьими угодьями, а с развитием судостроения превратились в удобные транспортные артерии для перевозки грузов.

История кораблестроения уходит в глубокую древность, так как самые примитивные суда появились задолго до изобретения колеса. Человек начал осваивать море на самой заре своего развития. В мифологии можно встретить множество описаний путешествий по воде, нередко в них детально описывается, как люди оснащали и строили самые первые суда. Одно из них – Ноев ковчег.

Возможно, самым древним образцом корабельного зодчества считается челн, обнаруженный в районе голландского города Гронинген. Он был построен приблизительно в 6315 году до нашей эры.

Уже за две с половиной тысячи лет до нашей эры морские и речные суда отличались разнообразием. Отдельные корабли и лодки делали для перевозки пассажиров и транспортировки грузов. В движение их приводили с помощью весел, шестов и парусов. Тогда суда были преимущественно торговыми, военными и рыбацкими. Со временем появились и аналоги современных яхт, которые использовались для отдыха.

Русь корабельная. Кораблестроение на Руси было известно также со стародавних времен. На побережье Белого моря обнаружены рисунки, на которых древние люди, вооруженные гарпуном, охотятся с плавсредства, очертаниями напоминающего лодку. Эти рисунки были сделаны примерно за 3000 лет до нашей эры.

Одно из древнейших судов, обнаруженных на территории современной России, датируется V веком до нашей эры.

Любопытно, что слово «корабль» существует во всех без исключения славянских языках. Его корень «кора» лежит также в основе слова «корзина». Объясняется это достаточно просто: в стародавние времена суда делали из прутьев, как корзины, а сверху обвешивали корой, и лишь позднее – кожами.

Сохранились сведения, что уже в VIII веке нашей эры племена, которые жили на территории Руси, плавали по Каспийскому морю. К IX-X векам они стали полноправными хозяевами и в Черном море.

Что строили славяне. В XII веке на Руси начали строить первые палубные суда. Они были предназначены для размещения воинов.

Известно, что у славян были самые разные суда. Например, одно из самых известных – шитик. Это плоскодонное судно с навесным рулем, оснащенное веслами и мачтой с прямым парусом.

У карбаса было две мачты, которые несли шпринтовые или прямые рейковые паруса.

Три мачты имела поморская ладья, а парус у нее был прямой.

Занятной яйцевидной формы была подводная часть корпуса раньшины. Благодаря этому она могла плавать даже при сжатии льдами, так как в этом случае ее буквально выдавливало на поверхность. Судно не подвергалось деформации, а при расхождении льдов вновь могло погрузиться в воду.

Средние века. История кораблестроения в средние века на Руси отличается появлением организованного судостроения. Считается, что оно возникло в XV веке, когда при Соловецком монастыре основали верфь для промысловых судов.

В XVI-XVII веках запорожские казаки начали массово строить «чайки», на которых отправлялись в рейды на турок. Методика была схожа с той, что применяли киевляне: они стремились увеличить размер судна к середине. Для этого при долблении, с боков прибивали несколько досок.

Новые центры кораблестроения появляются при Иване Грозном в период взятия Астрахани и Казани, это середина XVI века. А первые попытки основать российский военный флот были предприняты позднее, Борисом Годуновым. Правда, они потерпели неудачу.

Корабли на вооружении. Первым известным вооруженным парусным кораблем, построенным на территории России, стал «Фредерик». Правда, под российским флагом он не ходил. Его построили в 1636 году в Нижнем Новгороде корабелы, сопровождавшие голштинское посольство, следовавшее в Персию.

Корабль европейского образца имел в длину 36,5 метра, плоское днище, трехмачтовое парусное вооружение и 24 больших галерных весла. Для защиты от нападения на судне было установлено несколько пушек. «Фредерик», на борту которого находилось около 80 человек, спустился вниз по Волге и вышел в Каспийское море, однако сильно пострадал в шторм и был выброшен на берег в районе Дербента.

Первый же российский корабль «Орел» был построен в 1669 году. И об этом мы расскажем в следующем номере «В!».