



80 Вперед!

ВЫХОДИТ С 1948 ГОДА

№15 (3331) • 16 сентября 2025 года

www.shipyard-yantar.ru

ПРИНИМАЕМ ВОПРОСЫ

Редакция газеты постоянно ведет прием вопросов в адрес генерального директора завода. Свой вопрос можно задать по эл. почте n.plekhanova@shipyard-yantar.ru

★ Производство

Завершающий этап монтажа порталного крана

На достроечной набережной № 5 завода ОСК «Янтарь» приступили к завершающему этапу монтажа 4-го порталного крана. 2 сентября был подписан акт приема-передачи строительной площадки с фирмой-подрядчиком на монтажные работы.

Оборудование предназначено для достроечных работ на строящихся заказах. Замена физически изношенного кранового оборудования поможет предприятию увеличить объем выполняемых работ по достройке кораблей и монтажу мачт «на воде». Уникальность 4-го крана заключается в том, что высота подъема составляет 45 метров, грузоподъемность – 20 тонн.

Мы выиграли тендер на монтаж порталного крана на вашем предприятии. Задача интересная. Будем работать согласно условиям контракта, постараемся уложиться в сроки. Все зависит от погодных условий, своевременной доставки техники, – рассказал о пред-



стоящих работах генеральный директор ООО «Альянс Сервис» Иван Булгаков. – С ОСК мы тесно сотрудничаем. На заводе «Янтарь» впервые, встретили нас хорошо. Надеемся на дальнейшее сотрудничество».

Генеральный директор завода ОСК «Янтарь» Илья Самарин при подписании акта приема-передачи строительной площадки с ООО «Альянс Сервис» поздравил подрядчиков с началом работ:

«После подписания договора мы начнем фундаментально подходить к процессу строительных работ. Завершение установки крана – значимое событие для нашего предприятия. Надеемся, сотрудники фирмы проявят усердие, а мы, со своей стороны, готовы оказывать необходимую помощь. Мы очень заинтересованы в этом кране».

Завершение установки 4-го порталного крана на набережной № 5 и ввод его в эксплуатацию намечен на середину ноября.



★ Профорientация

Продуктивное сотрудничество

Руководство завода ОСК «Янтарь» приняло участие в мероприятиях, посвященных Дню знаний в учебных заведениях Калининграда и области.

ИО ЗГД по управлению персоналом и административным вопросам Никита Захарчук на праздничной линейке в Прибалтийском судостроительном техникуме поздравил студентов от лица руководства завода с Днем знаний и приобретением нового статуса – перехода

из абитуриентов в студенты. И подчеркнул, что наше предприятие и техникум много лет работают «в одной связке».

«Сейчас 25 студентов обучаются по программе целевого обучения. В этом учебном году у нас запланировано заключение еще 20 договоров, – добавил Никита Леонидович. – И не только в ПСТ, но и со студентами техникума из Советска».

Заместитель гендиректора напомнил, что завод «Янтарь» уже третий год работает по фе-

деральной программе «Профессионалитет» по специально-стям сварочное производство и сборщики КМС:

«В 2025 году впервые на наше предприятие трудоустроились 10 выпускников целевого обучения Прибалтийского судостроительного техникума по направлению сварочное производство».

Директор Прибалтийского судостроительного техникума Александр Лукин также поздравил педагогов, перво-



курсников и их родителей с началом учебного года и поблагодарил завод ОСК «Янтарь» за многолетнее сотрудничество.

Никита Захарчук подчеркнул, что взаимодействие нашего предприятия и судостроительного техникума очень значимо:

«После обучения мы привлекаем новые кадры, в первую очередь, по рабочим профессиям. Подготовка у молодых специалистов хорошая. Сейчас мы прорабатываем варианты по увеличению количества целевых мест».

★ Охрана труда

Подъемное сооружение – помощник в работе или источник опасности

Самый большой вес, задокументированный в книге рекордов Гиннеса, поднял пауэрлифтер Грегг Эрнст из Канады в 1993 году – 2422,18 кг. Возможности человеческого организма действительно впечатляют, но они не безграничны.

Для подъема и перемещения грузов, которые не под силу обычным людям, были изобретены различные подъемные механизмы, от простейших до самых сложных.

Считается, что первый строительный кран изобрели древние греки примерно в 6 веке до нашей эры. Они использовали деревянные механизмы с блоками и канатами для перемещения тяжелых камней при возведении храмов. На сегодня самым мощным в мире считается наземный кран SGC-250, также известный как «Большой Карл», высота которого составляет 250 метров, а грузоподъемность 5000 тонн.

На заводе ОСК «Янтарь» самыми мощными являются порталные краны модели «Фламинго» и «Пеликан», которые позволяют поднимать и перемещать грузы массой до 80 тонн. В производственном процессе завода используются более 200 различных подъемных сооружений: порталные, мостовые, козловые, автомобильный, железнодорожный, консольные краны, тали, подъемники, краны-штабелеры, мостовые перегружатели.

Сейчас уже невозможно представить строительство кораблей без стальных помощников, которые облегчают труд работников. Но вместе с тем, все подъемные сооружения представляют большую опасность для работников. Поэтому все зоны, где установлены и работают подъемные сооружения, являются зонами повышенной опасности. И опасности подвергаются не только сотрудники, непосредственно работающие с краном, но и находящиеся в зоне работы крана.

Важно помнить, что нарушения требований безопасности могут привести к самым негативным последствиям. Чтобы обезопасить работников и минимизировать риски несчастных случаев на производстве, приобретаются все необходимые средства индивидуальной защиты, организуются и проводятся медицинские осмотры работников, разрабатываются необходимые инструкции, проводятся обучения и инструктажи, тренировки по эвакуации работников с привлечением аварийно-спасательного формирования.

Всё что остается работникам – применять необходимые средства индивидуальной защиты и соблюдать требования безопасности.

К работе с подъемными сооружениями допускаются только сотрудники, прошедшие соответствующее обучение, обладающие соответствующими знаниями и практическими навыками.



Работники обязаны:

- знать и соблюдать требования производственной инструкции и инструкции по охране труда;
- работать с подъемными сооружениями только при наличии действующего удостоверения по профессии «Стропальщик»;
- находиться в зоне работы подъемного сооружения в защитной каске;
- правильно подавать сигналы машинисту крана в соответствии с установленной знаковой сигнализацией;
- правильно выполнять обвязку и зацепку различных грузов для их подъема и перемещения, в соответствии со схемами строповки;
- проверять перед обвязкой и зацепкой грузов съемные грузозахватные приспособления и их соответствие массе поднимаемого груза;

- размещать грузы в соответствии со схемой складирования грузов.

Работникам запрещено:

- поднимать грузы, масса которых неизвестна или превышает грузоподъемность подъемного сооружения;
- находиться при подъеме груза между ним и другими объектами;
- поднимать примерзшие, зажатые, прикрученные или приваренные грузы;
- производить строповку груза, находящегося в неустойчивом положении;
- загромождать проходы и проезды;
- находиться под поднятым грузом и допускать нахождение под ним других людей.

Важно помнить, что самая большая ценность – это человеческая жизнь и здоровье. Поэтому каждый работник должен беречь себя и соблюдать установленные на заводе требования безопасности.

★ ЧЕЛОВЕК ТРУДА

Звезды сошлись: как мечта стала реальностью

Завод ОСК «Янтарь» исполняет мечты. Юлия Царева с детства мечтала работать на производстве. И недавно, при содействии Калининградского Центра занятости населения она получила должность лаборанта биологической лаборатории.

В 2007 году Юлия Царева окончила Кубанский государственный технологический университет по специальности «Охрана окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов».

Дальше как у многих: замужество, дети, переезды. Работа была, но не по профессии.

Шли годы, а мечта о карьере эколога Юлию не отпускала. Через пару лет после переезда в Калининград, она обратилась в кадровый центр «Работа России», надеясь реализовать свое призвание.

В течение нескольких месяцев подходящих вакансий не было, и консультант посоветовала пройти обучение – повысить квалификацию по программе

«Эколог предприятия» в рамках нацпроекта «Кадры». Юлия согласилась без колебаний.

Ещё в студенчестве она мечтала работать на крупном производстве. И, вот, после обучения в центре занятости, она посетила открытый отбор соискателей на вакансии, который проводили специалисты завода ОСК «Янтарь». Среди множества предложенных вакансий нашлась долгожданная – лаборант биологической лаборатории.

«Завод – одно из крупнейших предприятий региона. Поэтому и тот спектр вакансий, которые мы можем предложить соискателям, тоже велик. Если человек действительно настроен получить работу со стабильным заработком и возможностями для роста, то мы рады вас приветствовать в наших стенах, – добавила начальник Бюро по подбору персонала Ольга Подгорная. – И, конечно, не будем забывать, что, работая здесь, сотрудник становится частью большой команды корабелов, которые строят российский флот. Согласитесь, достойное и почетное дело».

Должность идеально подходила. Уже через день Юлия прошла собеседование по направлению центра и получила работу.



«Это то, о чём я мечтала, – делится она. – Ещё в университете писала диплом о подобном производстве, у меня запрос во вселенную был: найти работу на большом предприятии. Теперь мой профессиональный путь выстроился. Благодаря нацпроекту и поддержке центра занятости я, наконец, работаю по специальности».

Для Юлии это не просто работа – это исполнение мечты. И теперь она знает: когда целишься в звёзды, иногда действительно попадаешь.



★ Человек труда

50 лет — важная веха в работе

На заводе ОСК «Янтарь» трудится много сотрудников, стаж которых превышает десятки лет. Все они без остатка отдают себя работе и являются незаменимыми специалистами в своей сфере. Одна из них — Малютина Татьяна, начальник бюро стандартизации УКТПП, которая 8 сентября отметила 50-летний трудовой юбилей.



В начале сентября 1975 года Татьяна Тимофеевна устроилась на «Янтарь» в должности технолога. Потом стала мастером малярного участка. Несмотря на юный возраст, она с легкостью нашла общий язык с рабочими.

«На завод я попала по распределению после окончания КТИ, — рассказала Татьяна Тимофеевна. — Мне понравился коллектив, особенно молодежь, который с первых дней принял меня тепло и доброжелательно».

Татьяна Малютина всегда придерживается активной жизненной позиции. В свое время была комсомольским активистом — представляла рабочую молодежь завода, возглавляла штаб «Комсомольский прожектор».

В 1977 году была удостоена чести стать крестной матерью сторожевого корабля проекта 1135М «Неукротимый».

«Это большая ответственность. Я прослеживала судьбу корабля до его списания, поддерживала связь с экипажем. Спустя 10 лет после спуска на воду ребята подарили мне фотоальбом со своими достижениями.

Я его передала в наш музей», — поделилась воспоминаниями Татьяна Малютина.

С начала 80-х годов Татьяна Тимофеевна перешла в бюро стандартизации. В кризисные 90-е она добилась сохранения фонда межгосударственных, национальных и отраслевых стандартов. И не ошиблась — время подтвердило важность и необходимость наличия самого объемного в Калининградской области архива стандартов судостроительной отрасли.

Наравне с основной работой Татьяна Тимофеевна очень любит спорт. Много лет была руководителем заводской секции водного туризма. Не раз принимала участие в дальних походах на катамаранах, отстаивая честь завода. Побывала в Карелии, на Полярном Урале, в Карпатах и Саянах. В свое время она возродила на заводе секцию настольного тенниса, в которой сама не один год занималась.

«Я не пропускала ни одного спортивного мероприятия. И, к слову, наша команда почти всегда была в числе победителей, — добавила наша героиня. — Для меня большой честью было представлять делегацию завода на Олимпийских играх в 1980 году, которые проходили в Москве. Дома до сих пор хранится моя олимпийская медаль за победу в забеге».

За добросовестный труд Татьяне Малютиной неоднократно объявлялась благодарность, в 2009 году она была награждена Почетной грамотой АО «ПСЗ «Янтарь», а в 2010-м — Почетной грамотой Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

«Завод — это моя жизнь, другой я и не представляю. Друзья у меня тоже все с завода. Главное любить свою работу, интересоваться всем новым, стремиться к улучшению, — рассказала Татьяна Тимофеевна. — Если у тебя комфортная обстановка, хорошие отношения с коллективом, тогда все будет получаться».

По словам коллег, наша героиня — настоящий «боец». Она является кладезем определенных знаний, которые успешно передает молодым специалистам.

Александр Изотин, инженер-программист УКТПП, рассказывает, что Татьяна Тимофеевна обладает лидерскими качествами, очень внимательна к коллегам и доброжелательна:

«Всегда здороваются, улыбается. Организует дни рождения и спортивные мероприятия, всех объединяет. Всего 2 года, как она перестала возглавлять секцию водного туризма, но до сих пор ездит с ребятами на все соревнования, поддерживает их, помогает подготавливать документацию. Очень легкий человек».

Как рассказал Юрий Поленов, ведущий инженер-конструктор УКТПП, Татьяна Малютина очень любит бардовские песни, не пропускает ни одного фестиваля:

«Мы не раз вместе ездили на концерты. Собственно, благодаря ей мы узнали и полюбили это направление в музыке».

Инженер-конструктор бюро стандартизации УКТПП Ирина Макеева отзывается о Татьяне Малютиной как о прекрасной матери и бабушке:

«При всей многогранности интересов на первом месте сейчас у Татьяны Тимофеевны ее 5 внуков. Она всегда интересуется их спортивными и творческими достижениями, гордится их успехами».

Денис Логиновский, заместитель начальника отдела главного конструктора, отзывается о Татьяне Малютиной, как об ответственном и знающем специалисте:

«По роду деятельности Татьяна Тимофеевна общается со всеми подразделениями завода. Она всегда безупречно, вовремя и качественно выполняет свою работу. Отзывчивый, внимательный, компанейский человек».

Иван Квардаков, начальник УКТПП, считает, что 50 лет непрерывного стажа — важная веха в работе любого специалиста.

«Татьяна Тимофеевна — уникальный специалист, 50 лет она работает на заводе, пережила разные периоды (среди которых были и весьма тяжелые), но меня поражает то, что она всегда в хорошем настроении, излучает счастье. Глядя на нее, я понимаю, почему говорят, что первоклассные специалисты никогда не выгорают, — поясняет начальник управления. — Трудности ее не пугают, а только закаляют. За все годы, что я знаю Татьяну Тимофеевну, она не изменилась по своему отношению к жизни и работе. Самые лучшие ее качества в работе — высокое чувство ответственности, трепетное отношение к делу, полная самостоятельность и позитивный настрой. Это очень интересный и разносторонний человек».



Иван Квардаков считает, что на таких сотрудников, как Татьяна Тимофеевна, надо равняться во всем, брать с нее пример.

Сотрудники УКТПП поздравляют Татьяну Тимофеевну с 50-летним трудовым юбилеем, желают ей здоровья, успехов в работе и дальше оставаться такой же активной, не терять бодрости духа.



★ Вести с мест

Неравнодушные заводчане

Сотрудники завода ОСК «Янтарь» спасли раненую косулю, найденную в акватории предприятия.

Ночная смена экипажа плавкрана 101 обнаружила, косулю, плывущую вдоль причала.

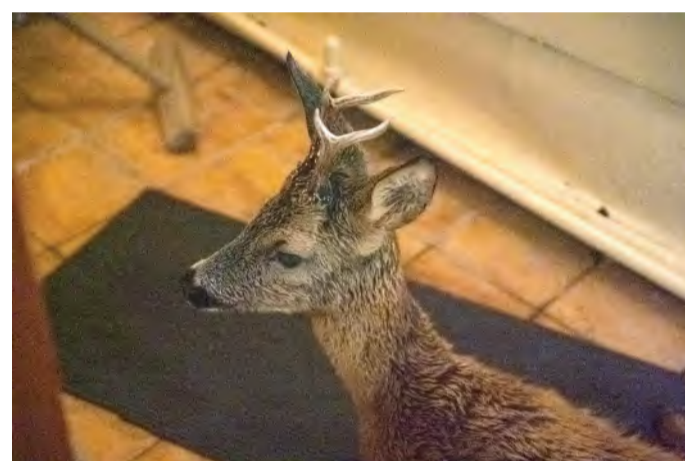
«Я в конце смены вышел на палубу и увидел в воде косулю. Она сама к нам подплыла, и мы с командой ее выловили, — рассказал Сергей Бельдебекеров, сменный механик цеха №12. — Когда подняли на берег, оказалось, что она ранена. Видимо, собаки подрали».

Экипаж вызвал волонтеров, которые забрали животное в ветеринарную клинику.

«Мы отвезли косулю в госпиталь “Биосфера Балтики”, в институт помощи диким животным, — сказала Ксения Драган, волонтер института. — Самец молодой, ему около 2-х лет. Сейчас им занимаются квалифицированные ветеринары».

К слову, заводчане не в первый раз спасают диких животных, которые по воде переплывают в акваторию нашего предприятия. Несколько лет назад рабочие также выловили взрослую косулю и передали ее волонтерам. После осмотра ветеринарами здоровое животное выпустили на волю.

Это подтверждает, что на заводе работают не только хорошие специалисты, но и чуткие, неравнодушные к чужой боли люди.



★ ЗАВОД В ФАКТАХ

Легендарный «Носорог»

БДК проекта 1174 «Носорог» - самые большие корабли, которые были построены на заводе «Янтарь» за всю его историю.

Это серия советских больших десантных кораблей 1-го ранга ближней и дальней морской зоны. Они предназначались для высадки морских десантов на необорудованном побережье и переброски морем войск и грузов.

В 1973 году на стапеле завода «Янтарь» был заложен самый крупный корабль своего класса, один из лучших на то время десантных кора-

блей в мире - БДК «Иван Рогов» проекта 1174 «Носорог». С него началось строительство серии универсальных десантных кораблей океанской зоны. Всего было построено три корабля - БДК «Иван Рогов», «Александр Николаев», «Митрофан Москаленко».

Предприятие успешно воплотило в жизнь оригинальную конструкцию кораблей, которая не имела аналогов в отечественной практике кораблестроения.

В ходе строительства коллектив завода «Янтарь» смог решить все поставленные технические задачи и уже через пять лет в 1978 году головной корабль, БДК «Иван Рогов» был передан Военно-морскому флоту нашей страны.



★ С юбилеем



3 сентября

Ломакин Николай Петрович, комплектовщик изделий и инструмента, цех 3.

4 сентября

Игорь Викторович Гавриков, водитель автомобиля, цех 19.

5 сентября

Виталий Александрович Де-Ладвез, сборщик-достройщик судовой, цех 43.

6 сентября

Любовь Федоровна Плешкова, ведущий экономист по планированию, ПЭО.

10 сентября

Александр Георгиевич Швалов, станочник широкого профиля, цех 41.

11 сентября

Сергей Александрович Ивановский, трубопроводчик судовой, цех 41.

Сергей Львович Зырянов, слесарь механосборочных работ, цех 50.

Мирон Антонович Сырко, слесарь-ремонтник, цех 58.

Виктор Васильевич Остапенко, заведующий хозяйством, цех 50.

13 сентября

Александр Васильевич Никандров, контролер контрольно-пропускного пункта, ОББ.

Александр Михайлович Федорчук, слесарь-монтажник судовой, цех 3.

14 сентября

Максим Васильевич Муляр, электросварщик на автомат. и п/автомат. Машинах, цех 24.

Владимир Геннадьевич Булычёв, сборщик корпусов металлических судов, цех 3.

15 сентября

Виктор Анатольевич Андреяхин, инженер по наладке и испытаниям 1 категории, цех 3.

ЮБИЛЯРЫ ПО СТАЖУ

Надежда Владимировна Новикова, ведущий инженер по комплектации оборудования, ОМТО. Стаж работы — 20 лет.

Мария Владимировна Данилова, начальник бюро, ОМТО. Стаж работы — 20 лет.

Владимир Анатольевич Зиновьев, инженер по подготовке производства 2 категории, цех 50. Стаж работы — 20 лет.

Дмитрий Алексеевич Плетников, маляр, цех 43. Стаж работы — 25 лет.

Александр Эллиевич Кершенблат, начальник участка, цех 50. Стаж работы — 25 лет.

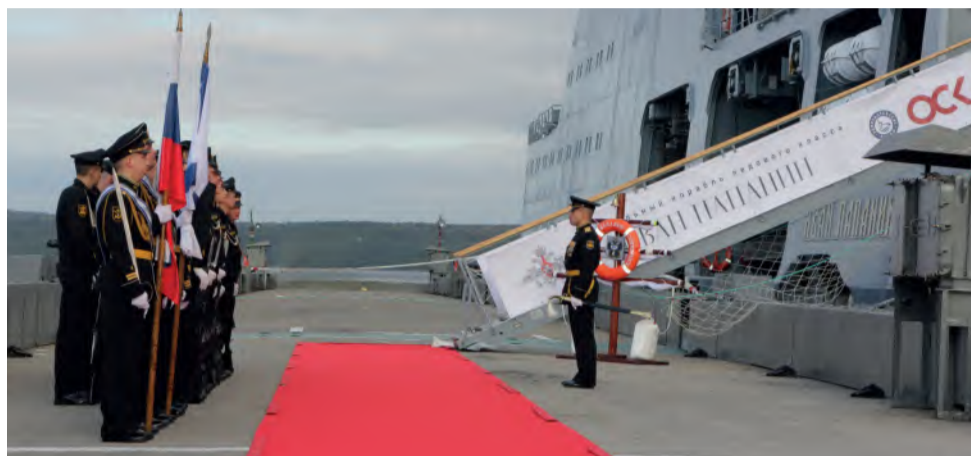
Марина Викторовна Копышова, строитель кораблей, ПДО. Стаж работы — 40 лет.



Калининград, 16 сентября 2025

ОСК ПЕРЕДАЛА ВМФ ПАТРУЛЬНЫЙ КОРАБЛЬ ЛЕДОВОГО КЛАССА «ИВАН ПАПАНИН»

В СЕВЕРОМОРСКЕ, В ПУНКТЕ БАЗИРОВАНИЯ СИЛ СЕВЕРНОГО ФЛОТА, СОСТОЯЛАСЬ ТОРЖЕСТВЕННАЯ ЦЕРЕМОНИЯ ПОДЪЕМА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛАГА И ПРИЕМА В СОСТАВ ВМФ НОВЕЙШЕГО ПАТРУЛЬНОГО КОРАБЛЯ ЛЕДОВОГО КЛАССА «ИВАН ПАПАНИН» ПРОЕКТА 23550, ПОСТРОЕННОГО НА СУДОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ ОСК «АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ» ПО ПРОЕКТУ КОНСТРУКТОРСКОГО БЮРО ОСК «АЛМАЗ».



Мероприятие прошло под руководством главнокомандующего Военно-Морским Флотом России Героя Российской Федерации адмирала Александра Моисеева. Также в церемонии приняли участие командующий Северным флотом адмирал Константин Кабанцов, Губернатор Мурманской области Андрей Чибис, первый заместитель генерального директора ОСК Андрей

Бузинов и заместитель генерального директора Адмиралтейских верфей ОСК Сергей Юрчук, главный инженер ЦМКБ «Алмаз» Михаил Алешин.

«Иван Папанин» — это головной корабль проекта 23550, разработанного конструкторским бюро ОСК «Алмаз». Корабль сочетает в себе свойства патрульного корабля, ледокола и буксира, способен

вести охрану и мониторинг водных ресурсов на арктических широтах, конвоировать и буксировать в порт задержанные суда, сопровождать суда обеспечения, участвовать в спасательных операциях.

Ледокол носит имя советского исследователя Арктики, дважды Героя Советского Союза, контр-адмирала Ивана Папанина.

Патрульный корабль ледового класса «Иван Папанин» был заложен в апреле 2017 года, спущен на воду в октябре 2019 года, приемный акт был подписан накануне подъема Андреевского флага.

Справочно:

Корабли проекта 23550 будут составлять основу группировки надводных сил в Арктической зоне. Они позволят Российской Федерации и далее усиливать свое присутствие в удаленных районах крайнего Севера, демонстрируя твердую и непоколебимую позицию по защите наших национальных интересов в стратегически важных районах Мирового океана.

Основные тактико-технические характеристики: водоизмещение около 9 тыс. тонн; район плавания — неограниченный, экономическая скорость хода — около 10 узлов, полная скорость хода — около 18 узлов, дальность плавания около 10 тыс. миль, автономность — около 70 суток. Арктическая категория Arc7. Корабль вооружен переносным зенитно-ракетным комплексом и артиллерийской установкой.

В НОВОМ УЧЕБНОМ ГОДУ ЧИСЛО СТУДЕНТОВ, УЧАСТВУЮЩИХ В ПРОГРАММЕ ПОДГОТОВКИ ИНЖЕНЕРОВ-КОРАБЕЛОВ ОСК, УВЕЛИЧИТСЯ ВДВОЕ

ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ СОВМЕСТНО С САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ МОРСКИМ ТЕХНИЧЕСКИМ УНИВЕРСИТЕТОМ (СПБГМТУ) С СЕНТЯБРЯ 2025 ГОДА

Программа подготовки инженеров-корабелов ОСК стартовала в 2024 году на базе трех крупнейших петербургских судостроительных предприятий ОСК: Северной верфи, Балтийского завода и Адмиралтейских верфей.

В 2025 году проект расширил географию: к программе подключился Выборгский судостроительный завод ОСК. Также в наступившем учебном году аналогичные образовательные инициативы будут развернуты еще на двух предприятиях Корпорации: Амурском судостроительном заводе ОСК (совместно с Комсомольским-на-Амуре государственным техническим университетом) и судостроительном заводе «Красное Сормово» (в сотрудничестве с Нижегородским государственным техническим университетом им. Р.Е. Алексеева).

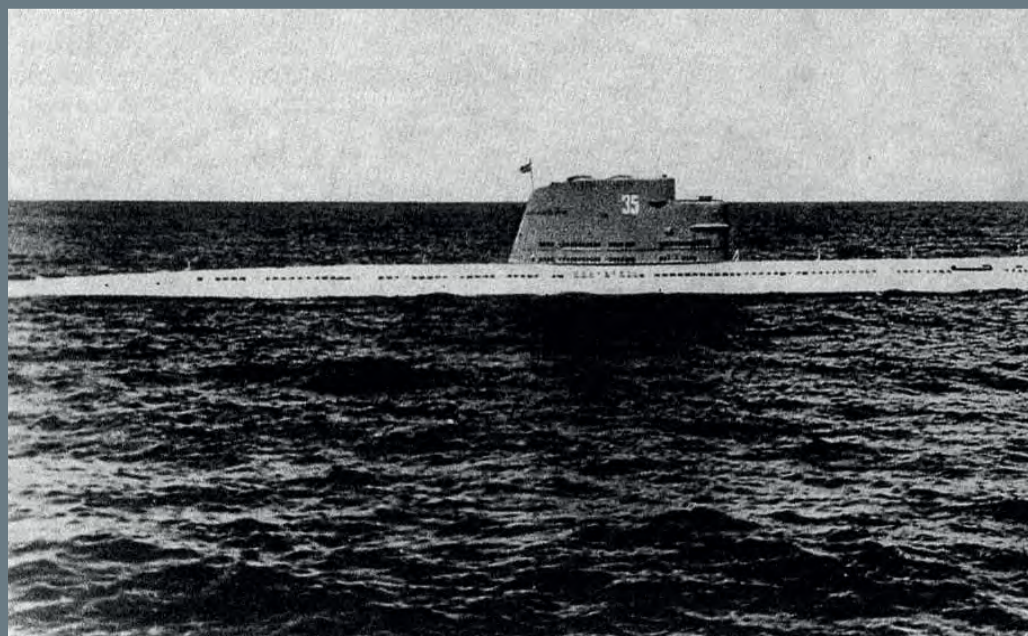
«Проект подготовки инженеров-корабелов ОСК, начатый нами совместно с ведущими отраслевыми вузами, получил позитивный отклик и развивается успешно. Мы активно интегрируем проект, обеспечивая студентам максимальный доступ к производственным процессам прямо в ходе учебы. Такой подход помогает готовить кадры высокого уровня, гарантируя последующее трудоустройство выпускников на уровне от 80 до 100%. Учитывая острую нехватку инженерно-технических специалистов, этот проект является приоритетным для корпорации и отрасли в целом», — подчеркнула Юлия Оганезова, директор департамента по управлению персоналом ОСК.

В новом учебном году количество студентов, принимаемых на обучение по программе, составит более 100 человек.



65 ЛЕТ НАЗАД В НАШЕЙ СТРАНЕ ПРОШЕЛ ПЕРВЫЙ ПОДВОДНЫЙ ЗАПУСК БАЛЛИСТИЧЕСКОЙ РАКЕТЫ

65 лет назад, 10 сентября 1960 года, с борта дизель-электрической подводной лодки Б-67, заложенной по проекту 611 на Адмиралтейских верфях ОСК и достроенной на заводе ОСК Севмаш, состоялся первый в СССР успешный подводный старт баллистической ракеты.



Это событие повлияло на все подводное кораблестроение. Вскоре появился новый класс подлодок — атомные стратегические ракетноносцы, способные месяцами дежурить в океанах с нацеленными на потенциального противника баллистическими ракетами.

Менялись поколения субмарин: первое, второе, третье, а сегодня на боевую службу заступило уже четвертое поколение атомных «стратегов» проектов 955 «Борей» и 955А «Борей-А» конструкторского бюро ОСК «Рубин». Постройка этих стратегических кораблей сегодня ведется в Северодвинске, на предприятии ОСК «Севмаш».

Калининград, 16 СЕНТЯБРЯ 2025



60 ТОНН В ТАКТ: НА ЗАВОДЕ ОСК «КРАСНОЕ СОРМОВО» ВЫПОЛНИЛИ КЛЮЧЕВУЮ ОПЕРАЦИЮ КОРПУСА

НА ЗАВОДЕ ОСК «КРАСНОЕ СОРМОВО» ПРОВЕЛИ КАНТОВКУ НОСОВОЙ ОКОНЕЧНОСТИ ВТОРОГО СУДНА ПРОЕКТА 00840 «КАРЕЛИЯ». 60-ТОННУЮ СЕКЦИЮ ПОДНЯЛИ МОСТОВЫМ КРАНОМ, РАЗВЕРНУЛИ В СТАПЕЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ И ПОДГОТОВИЛИ К ТРАНСПОРТИРОВКЕ В ЦЕХ №5 ССП.

ЧТО ТАКОЕ НОСОВАЯ ОКОНЕЧНОСТЬ И ЗАЧЕМ ЕЁ КАНТУЮТ?

Носовая оконечность — передняя часть корпуса от форштевня до заданного шпангоута. Именно, она «режет» волну и определяет мореходные качества судна. После сварки из нарезанных листов металла секцию необходимо скантовать — то есть развернуть и установить в стапельное положение для дальнейшей сборки.

С «ГОЛОВЫ» НА «НОГИ»: КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ

Кантовка — кропотливая и высокоточная операция. В ней задействованы два стропальщика, мастер и начальник цеха; за подъём и перемещение отвечает машинист крана. К такой работе допускаются машинисты не ниже 5-го разряда: масса изделия превышает 60 тонн, операция выполнялась 100-тонным краном. Стropальщики подают сигналы на подъём, спуск и перемещение, а успех зависит от слаженности команды и

умения «чувствовать» массу и инерцию секции — это почти как танец: точный такт и выверенные движения.

ТОЧНОСТЬ ДО МИЛЛИМЕТРА

Перед установкой готовят специальные опоры. Задача машиниста — поставить секцию точно в пазы киль-блока, после чего её временно фиксируют и проваривают опорные элементы для безопасного перемещения.

«Я сама в первый раз выполняла такую операцию. Спасибо стропальщикам за чёткие сигналы и подсказки. Утром предупредили, что будет кантовка — конечно, волновалась, но команда сработала слаженно. Когда опускали секцию на подставки, аккуратно выверяли посадку — справились на отлично», — рассказала машинист крана 5-го разряда Оксана Вологжанина.

ПО ВОЗДУХУ И ПО ЗЕМЛЕ

Далее кран перемещает секцию внутри цеха № 2 корпусосборочного производства (КСП) и устанавливает её на самоходный модульный транспорт. С него носовую оконечность перевозят в Цех №5 ССП, где продолжаются сварочные работы и стыковка с основной частью корпуса. Напомним, что круизное судно класса река-море проекта 00840 представляет собой стальное самоходное судно с двумя поворотными винторулевыми колонками, с вертикальным форштевнем и транцевой кормовой оконечностью, с избыточным надводным бортом, с развитой четырехъярусной надстройкой, с носовым расположением рулевой рубки, с машинным отделением в кормовой части и вся серия круизных лайнеров строится при поддержке Правительства РФ в рамках программы по обновлению речного флота.

ОСК ПРИСТУПИЛА К ШВАРТОВНЫМ ИСПЫТАНИЯМ УНИВЕРСАЛЬНОГО СУХОГРУЗА «КАСПИЙСКИЙ БЕРЕГ»

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта ОСК приступили к выполнению пуско-наладочных работ и швартовным испытаниям на сухогрузном судне проекта RSD 49 «Каспийский берег».

В ходе испытаний специалисты завода проведут проверку работы основных общесудовых систем и систем главной энергетической установки. Параллельно с пуско-наладочными работами продолжится обустройство и отделка жилых и служебных помещений теплохода.

Универсальные сухогрузы проекта RSD 49 предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, а также опасных грузов в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом

и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Уникальной особенностью судна данного проекта является наличие большого среднего трюма длиной 52,0 м, который позволяет перевозить негабаритные грузы.

Сухогруз строится по заказу ПАО «Астраханский порт» и будет эксплуатироваться на Каспии.

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОЕКТА:

Длина габаритная - 139,95 м;
Ширина расчетная - 16,6 м;
Высота борта - 6 м;
Дедвейт в реке при осадке 3,60 м - 4520 т;
Дедвейт в море при осадке 4,70 м - 7510 т;
Количество трюмов - 3;
Объем грузовых трюмов - 10921 м³;



Объем балластных цистерн - 3959 м³;
Мощность ГД - 2 x 1200 кВт;
Экипаж - 10 / 13 человек.

Суда ОСК в деле: НЭС «Академик Трешников» прибыл в район ЛСП «Северный полюс»

Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» продолжает работу в Северном Ледовитом океане. На фото можно увидеть, как идет передача грузов для станции «Северный полюс-42» с борта научно-экспедиционного судна «Академик Трешников».

Два уникальных судна стоят рядом, и полярники могут свободно переходить по льду от одного к другому. Сложно представить более суровую и одновременно более захватывающую рабочую обстановку. Перейти с судна на судно по дрейфующему льду — такое бывает только на Северном полюсе!

НЭС «Академик Трешников» построено на Адмиралтейских верфях ОСК. Судно предназначено для выполнения государственных задач в суровых условиях Арктики.

ОСК приступает к плановому техническому обслуживанию одного из крупнейших паромов России — грузового парома «Балтийск»

Кронштадтский морской завод ОСК приступает к проведению планового ремонта и подготовке к ежегодному освидетельствованию инспекторами Российского регистра судоходства морского железнодорожно-автомобильного парома «Балтийск» — одного из крупнейших паромов России.

Специалисты ОСК проведут ремонт судовых технических средств и корпусных конструкций, техобслуживание главных и вспомогательных двигателей внутреннего сгорания, а также судовых вспомогательных механизмов. Завершить работы планируется до конца сентября. Паром «Балтийск» принадлежит ФГУП «Росморпорт», перевозит по морю многотонные грузы, в том числе железнодорожные составы и краны между портом Усть-Луга и портами Калининградской области. Судно является одним из наиболее крупных грузовых паромов в России.

Балтийский завод ОСК завершил обслуживание атомного ледокола «Арктика»

Специалисты Балтийского завода ОСК завершили плановое межнавигационное обслуживание универсального атомного ледокола «Арктика» проекта 22220. Судно отшвартовалось от причала предприятия и отправилось в порт приписки Мурманск, на базу «Атомфлота».

Техническое обслуживание атомохода производилось как в доке им П.И. Велешинского Кронштадтского морского завода ОСК, так и у достроечной набережной Балтийского завода ОСК.

В рамках работ сотрудники предприятия провели комплексное обследование ледокола, включая диагностику подводной части корпуса, и обновили антикоррозионное покрытие. Также были выполнены проверка и техническое обслуживание рулевых устройств, валопроводов, общесудовых систем и механизмов.

«Арктика» — головное судно проекта 22220. Построен на Балтийском заводе ОСК и передан заказчику 21 октября 2020 года. Вслед за ним в состав ледокольного флота.