НОВЫЙ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЕ

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

КОРПОРАТИВНАЯ ГАЗЕТА ОСК | ВЫПУСКАЕТСЯ С 2024 ГОДА | AOOSK.RU | №3 | ОКТЯБРЬ 2026

330 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

На протяжении трех веков предприятия, которые сегодня входят в ОСК, обеспечивали развитие отечественного судостроения. Военные победы эпохи Петра I, покорение черноморских просторов и выход флота в Мировой океан невозможно представить без подвига судостроителей. Какими достижениями встречает Объединенная судостроительная корпорация 330-летний юбилей флота, рассказал Генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

ЗАКРЕПЛЕНИЕ НА МОРЯХ

Днем рождения российского военно-морского флота считается 30 октября 1696 года. Взятие Азова показало, что России необходимо иметь регулярный флот. Царь Петр I принял решение: «Морским судам быть». В этот день Боярская дума утвердила высочайший указ Петра I о создании регулярного флота.

Для строительства судов создавались «кумпанства», то есть объединения крупных землевладельцев, обязанные профинансировать создание небольших верфей в Воронеже, Петербурге, на Ладоге и в Архангельске. Правда, работы там велись во многом кустарно.

В марте 1697 года за границу выехало Великое посольство. Царь Петр I был в его составе инкогнито, под именем Петра Михайлова. Во время этой поездки он лично учился на голландских верфях корабельному мастерству. Для строительства российского флота были наняты на службу инженеры, морские офицеры и другие специалисты.

Центральным органом управления флотом стал Воинский морской приказ, который возглавил адмирал Федор Головин. В 1700 году он был переименован в Приказ воинских морских дел, а в 1708-м – в Адмиралтейский, который ведал строительством, вооружением и снабжением флота.

В 1704 году был заложен «Адмиралтейский дом» (ныне Адмиралтейские верфи ОСК) в Санкт-Петербурге. Уже через год там шло строительство двух бомбардирских кораблей и 24 ботов. В 1709 году на верфях заложили первый линейный корабль Балтийского флота – 54-пушечную «Полтаву», где впервые в мире использовались железные лафеты для пушек.

Продолжение

6 ›

ГЛАВНЫЕ ТЕМЫ

ОСК ЗАПУСТИЛА СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ НА ПЛАТФОРМЕ №1

Освоение крупноблочной технологии позволит «Красному Сормово» сдавать до 20 судов в год.

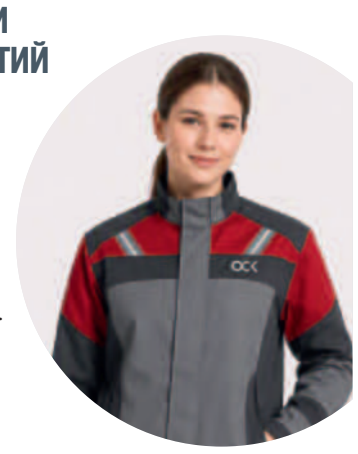
2 ›

КАК ПОЛУЧИТЬ ПРЕМИЮ ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО УЛУЧШЕНИЮ СВОЕЙ РАБОТЫ?

ОСК реализует мероприятия по повышению безопасности рабочих мест и производительности труда.

с. 5

ВО ЧТО ОДЕНУТСЯ РАБОТНИКИ ПРЕДПРИЯТИЙ ОСК?



Корпорация готовит для своих сотрудников новую спецодежду.

7 ›

КТО СТАНЕТ «КОРАБЕЛОМ ГОДА»?

Первый корпоративный конкурс выявит лучших кораблестроителей, добившихся выдающихся результатов.

с. 7

ЧЬИ РАБОЧИЕ ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ ПРОФЕССИОНАЛАМИ ОТРАСЛИ?

В Санкт-Петербурге прошел XI корпоративный чемпионат профмастерства ОСК.

8 ›

НОВОСТИ

ЗА ОСОБЫЕ ЗАСЛУГИ

Президент РФ Владимир Путин присвоил Председателю совета директоров ОСК Андрею Леонидовичу Костину звание Героя Труда Российской Федерации. Соответствующий указ Президента подписан 21 сентября 2026 года.

Звание присвоено за особые заслуги перед государством, значительный вклад в развитие финансово-банковской системы и многолетнюю плодотворную трудовую деятельность.

Андрей Костин с 2002 года занимает должность Президента – Председателя правления Банка ВТБ. 25 августа 2023 года Андрей Костин был избран Председателем совета директоров Объединенной судостроительной корпорации.

НОВЫЙ «РЫБАК» ДЛЯ БАРЕНЦЕВА МОРЯ

На предприятии ОСК Северная верфь спустили на воду морозильный ярусолов-процессор «Гандвик-3».

Судно строится по заказу рыбодобывающей компании «Вирма» в рамках государственной программы инвестиционных квот и предназначено для промысла в Баренцевом море.

«Гандвик-3» является четвертым судном проекта. Специалистам «Северной верфи» предстоит завершить монтаж оборудования и провести испытания судна.

ВРЕМЯ ПЕРВОЙ

ОСК ЗАПУСТИЛА СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ НА БАЗЕ ПЛАТФОРМЫ №1

На заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде началось строительство грузовых судов на базе унифицированной платформы «река-море». После комплексной модернизации завод сможет сдавать до 20 судов в год.

На заводе ОСК «Красное Сормово» 28 сентября 2026 года началась резка металла для сухогруза проекта KSD1. Тем самым дан старт серийному производству судов «река-море» на «Платформе №1», которая станет основой для различных типов коммерческих судов, включая новые сухогрузы, контейнеровозы и танкеры.

«Платформа №1 дает нам возможность выстроить серийное производство на принципиально новой основе, – рассказал Генеральный директор ОСК Андрей Пучков. – Мы закладываем единые технические решения сразу для семейства судов и одновременно увязываем их с возможностями конкретной верфи. Это должно дать более предсказуемые сроки, стоимость и качество», – отметил он.

Внедрение платформы №1 сопровождается комплексной модернизацией завода «Красное Сормово».

Первый этап инвестиционной программы ОСК стартовал во втором квартале 2025 года. На заводе внедрен роботизированный комплекс для сварки узлов судового набора, проведен капитальный ремонт зданий и сооружений первой очереди. Объем инвестиций составляет порядка 7,5 млрд руб.

Следующий этап предполагает ввод новых линий лазерной резки и автоматизированной сварки, а также строительство окрасочной камеры для крупных блоков и реконструкцию достроечной набережной. На предприятии внедряются современные инструменты цифрового управления производством.

Платформенный подход может обеспечить снижение стоимости строительства судна более чем на 20 %, уменьшит количество уникальных компонентов на 20 % и сократит время строительства почти на 30 %. Результатом модернизации «Красного Сормова» должна стать производственная возможность выпуска до 20 грузовых судов в год.

В составе платформы унифицируются носовая и кормовая оконечности, жилая надстройка, рулевая рубка, значительная часть технических систем и оборудования.

Первым на платформе №1 построят сухогруз проекта KSD1, который сможет эффективно работать как на внутренних водных путях, так и на морских участках маршрутов. Его длина составляет около 141 метра, а ширина – 16,9 метра.

Государственная стратегия развития судостроения предусматривает увеличение доли серийных судов с 30 % до 50 % к 2036 году.

«Российское судостроение умеет строить крупные серии – это подтверждает и советская история отрасли, и опыт современного «Красного Сормова». Сегодня мы переносим этот опыт в платформенную модель, в которой единые технические и производственные решения могут использоваться для целого семейства судов, – подчеркнул Генеральный директор ОСК Андрей Пучков. – Платформа №1 должна стать основой для дальнейшего развития линейки унифицированных судов».

Платформенный подход направлен на унификацию ключевых конструктивных и технических решений при создании судов различного назначения

КОНТРОЛЬ СРОКОВ

ГЛАВА ОСК ПРОИНСПЕКТИРОВАЛ ПРЕДПРИЯТИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

Наращивание темпов модернизации ведущих заводов ОСК необходимо для осуществления планов по сдаче заказов. Соблюдение графиков работ в ходе визитов на предприятия северной столицы проверил глава корпорации Андрей Пучков.

В начале сентября глава ОСК Андрей Пучков посетил Пролетарский завод и оценил его готовность к выпуску систем движительно-рулевого комплекса и иного судового оборудования. Особое внимание в ходе визита уделялось созданию прототипа малооборотных двигателей (МОД) для крупнотоннажного флота.

«Предприятию необходимо продолжать повышать производительность, внедрять современные методы организации труда и обеспечивать выполнение плановых показателей по всей номенклатуре выпускаемой продукции», – отметил Генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

Ранее Андрей Сергеевич посетил «Адмиралтейские верфи», где состоялась торжественная церемония закладки шестой дизель-электрической подводной лодки «Малоярославец» проекта 677 («Лада») для ВМФ России.

«В прошлом году мы передали флоту подводную лодку «Великие Луки», а сегодня закладываем «Малоярославец» – пятый корабль в серии. Это результат решений Минобороны, принятых по итогам большой совместной работы руководства ВМФ и Объединенной судостроительной корпорации», – отметил в своем выступлении Андрей Пучков.

Глава ОСК, обращаясь к работникам, также сообщил, что верфь ждет дальнейшее развитие.

«Мы продолжим модернизацию производственного и энергетического комплекса, реконструкцию парадной набережной и кранового хозяйства. В следующем году приступим к реконструкции глубоководной набережной и модернизации машиностроительного цеха. Особое внимание будем уделять условиям труда», – отметил он.

Одним из приоритетных направлений для развития производств является рост компетенций производительных сил и совершенствование человеческого капитала. Андрей Пучков в начале июля посетил конструкторское бюро ОСК Рубин, где в диалоге с коллективом КБ акцентировал внимание на необходимости тесной связки между конструкторами и специалистами верфей.

Андрей Пучков подчеркнул, что инвестиции в человеческий капитал являются ключевым фактором успеха корпорации.

СЕРИЙНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ

ВСТРЕЧА МИХАИЛА МИШУСТИНА С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОСК АНДРЕЕМ ПУЧКОВЫМ

В Доме Правительства РФ состоялась встреча Председателя Правительства РФ Михаила Мишустина и Генерального директора Объединенной судостроительной корпорации Андрея Пучкова. На встрече обсуждались результаты работы ОСК, переход на платформенные решения в судостроении, а также цифровая трансформация отрасли.

Председатель Правительства РФ отметил, что результаты деятельности корпорации во многом влияют не только на связанность территорий, но и на экономический рост. Открывают дополнительные возможности для промышленности, туризма и других отраслей. Способствуют укреплению торговых связей, достижению технологического суверенитета.

Глава корпорации проинформировал о результатах работы и проектах развития ОСК.

«Мы закончили 2025 год неплохо. У нас с финансовой точки зрения на 14% выросла выручка, до 525 млрд руб. Это, конечно, результат реализации тех финансовых программ, которые реализуются под эгидой Правительства Российской Федерации, поддержки профильных министерств и поддержки Банка ВТБ. И это дает свой эффект», – отметил Андрей Пучков.

Генеральный директор ОСК сообщил, что финансовые успехи сопровождаются ритмичной работой по реализации производственной программы. Отмечено, что прошлый год для корпорации стал рекордным: «Мы передали самое большое количество судов за всю историю существования Объединенной судостроительной корпорации», – акцентировал Андрей Пучков.

Отдельное внимание в ходе встречи было уделено серийному судостроению и унификации проектов. Глава корпорации отметил, что заказчикам необходимы единообразные серийные суда, для этих целей ОСК приступила к реализации проекта по строительству грузовых

судов на базе унифицированного платформенного решения «Платформа №1».

«На сегодняшний день мы по всем основным видам судов запустили реализацию программы унифицированных платформ. Уже первый класс „река-море” сейчас активно развивается», – сообщил Генеральный директор ОСК.

В числе приоритетов корпорации – развитие собственных компетенций и повышение технологического суверенитета. Ведется работа по импортозамещению в области судового машиностроения, морского приборостроения и судовых движительных комплексов. В частности, реализуется проект по производству винторулевых колонок для оснащения судов, построенных на базе Платформы №1.

В ходе встречи также обсуждалась цифровая трансформация судостроения. Андрей Пучков сообщил, что переход на отечественную тяжелую судостроительную САПР планируется завершить в 2028 году. Отмечено, что при строительстве судов на базе платформенных решений уже сегодня используется 3D-моделирование, а для конструкторских бюро и заводских служб технологической подготовки производства создана единая информационная среда, обеспечивающая передачу данных и обратную связь при работе с цифровыми моделями, что обеспечивает возможность бесшовной передачи информации, а самое главное, налаживание обратной связи в рамках построения цифровых моделей.

«Мы сейчас активно работаем в области так называемого цифрового судостроительного производства. На заводе „Красное Сормово” в Нижнем Новгороде мы запустили пилотный проект. Он дает очень хорошие результаты с точки зрения повышения производительности труда. Это дает нам основу для кратного увеличения производства на этом заводе судов класса „река-море”. И мы по завершении этого пилотного проекта, безусловно, планируем этот опыт распространить на все наши судостроительные заводы», – сообщил Генеральный директор ОСК.

НОВАЯ ДОРОГА

НАРАЩИВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕКЕ ЛЕНЕ ПОТРЕБУЕТ ОБНОВЛЕНИЯ РЕЧНОГО ФЛОТА

Вскоре судоходство по реке Лене заметно оживится. На Восточном экономическом форуме (ВЭФ) дан старт якутскому сегменту Трансарктического транспортного коридора Мохэ – Найба – Магадан. Главным участком его станет судоходный маршрут по реке Лене. ОСК и правительство Якутии подписали соглашение о сотрудничестве по обновлению пассажирского и вспомогательного флота для Ленского бассейна.

Одним из главных итогов ВЭФ-2026 стало соглашение о реализации маршрута Мохэ – Найба, как одного из участков Трансарктического транспортного коридора. Этот путь объединяет железнодорожную, речную, портовую и арктическую инфраструктуру и формирует ось маршрута, связывающего Азиатско-Тихоокеанский регион с Северным морским путем через Амурскую область, Якутию, Тикси и новый глубоководный порт Найба.

Как отметил Президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания XI Восточного экономического форума, Трансарктический транспортный коридор призван обеспечить гибкость и безопасность международных поставок, открыть новые возможности для транзитных и каботажных перевозок для бесперебойного северного завоза в арктические регионы РФ.

Объем инвестиций в проект оценивается более чем в 1,13 трлн рублей.

По данным пресс-службы правительства Якутии, комплексный план развития Арктики предполагает интеграцию арктических морских терминалов с железнодорожными магистралями и внутренними водными путями по р. Лене.

На ВЭФ-2026 ОСК и правительство Якутии подписали соглашение о сотрудничестве по вопросам строительства пассажирского и вспомогательного флота для реки Лены. Подписи под документом поставили Председатель совета директоров ОСК Андрей Костин и глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев.

Соглашение предусматривает организацию совместной работы по проектам строительства двух скоростных пассажирских катамаранов и пяти буксиров-толкачей.

Успешный опыт эксплуатации шести катамаранов на линиях Санкт-Петербурга позволяет прогнозировать их эффективную работу и на Дальнем Востоке. В одном катамаране без учета верхней палубы может путешествовать почти полторы сотни пассажиров.

Пять буксиров-толкачей предполагается построить для обеспечения речных грузовых перевозок. На первом этапе они будут использоваться в Ленском бассейне для транспортировки сухих и нефтеналивных грузов, в том числе в интересах северного завоза.

«Для Якутии речной транспорт – это базовая инфраструктура, от которой зависят мобильность людей и надежность снабжения удаленных территорий. ОСК готова предложить республике современные отечественные решения и вместе с регионом последовательно пройти путь от технической проработки до формирования условий, при которых строительство серии будет экономически реализуемым. Важно, что соглашение охватывает сразу два направления – скоростной пассажирский флот и буксирный флот, необходимый для грузовой работы на Лене», – отметил Председатель совета директоров ОСК Андрей Костин.

ЕДИНАЯ И ДЕЛИМАЯ

ОСК РАЗРАБАТЫВАЕТ УНИФИЦИРОВАННУЮ МОДУЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ ДЛЯ АВТОНОМНЫХ НЕОБИТАЕМЫХ ПОДВОДНЫХ АППАРАТОВ

Морские робототехнические комплексы (МРТК) могут выполнять задачи, которые человеку не под силу. Для снижения их стоимости и повышения эффективности создаются модульные платформы, позволяющие конструировать аппараты различного назначения. Именно такую универсальную платформу спроектировало ОСК. Какими уникальными возможностями она будет обладать?

ОСК накопила опыт в разработке морских робототехнических комплексов (МРТК). Уже созданы автономные необитаемые подводные аппараты (АНПА) легкого класса типа «Амулет», «Юнона», «РИФ», а также среднего – «Клавесин» и тяжелого – «Витязь». На них отрабатываются технологии проектирования и производства. Но им на смену уже идут аппараты нового поколения, которые должны быть экономичнее и эффективнее прежних.

Для снижения стоимости комплексов разрабатываются единые модульные платформы, позволяющие быстро изготавливать аппараты под конкретные задачи.

Как рассказал заместитель генерального директора ОСК по инжинирингу Борис Богомолов, в стадии завершения государственных испытаний находится модульный морской робототехнический комплекс МРТК с изменяемой полезной нагрузкой. Для нефтегазовых отечественных операторов есть телеуправляемые подводные комплексы (ТНПА).

Аппараты массой от 50 до 300 кг рассматриваются как перспективная основа для робототехнических комплексов

«Унифицированные решения позволят расширить спектр носителей и повысить возможности управления робототехническими комплексами», – отметил в своем выступлении на IV Форуме «Арктика – Регионы» руководитель портфеля проектов блока инжиниринга ОСК Олег Власов.

Модульный принцип компоновки позволит формировать специализированные конфигурации АНПА для проведения исследований, считает он.

АНПА могут применяться для морских биологических и океанографических исследований, картографирования дна, оценки состояния окружающей среды и ликвидации последствий стихийных бедствий. В числе перспективных направлений – подводная археология, геологические изыскания, разведка месторождений нефти и газа, автоматизированная инспекция судов и подводной инфраструктуры.

Наша задача – объединив компетенции в подводной робототехнике, энергетике, связи и цифровых решениях, формировать востребованные комплексы для работы в морских акваториях, считает Олег Власов.

К примеру, модульная платформа позволит внедрить унифицированный набор оборудования и приборов, что снизит их себестоимость.

Это системы технического зрения для идентификации подводных объектов, датчики параметров среды для океанографических работ, лидарные решения, манипуляторы и пр.

Производство модульных АНПА легкого класса может начаться в ближайшее время, по мере оснащения создаваемого центра компетенций. Но ключевым фактором, определяющим временные рамки и объемы производства, являются пожелания заказчиков, отметил Борис Богомолов.

МАЛ И УДАЛ

ОСК РАЗРАБОТАЛА ПЕРСПЕКТИВНЫЙ МОРСКОЙ РОБОТОТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС НА БЭК

Новый робототехнический комплекс ОСК для подводных работ, несмотря на небольшие размеры, по функционалу сравним со специализированным кораблем с водолазами. Он имеет на борту несколько автономных аппаратов и беспилотник для координации действий с береговым пунктом управления. Перспективный комплекс представлен в августе на форуме в Архангельске.

Морские роботы способны заметно облегчить подводные работы, в том числе и по защите закрытых акваторий. Для этих целей ОСК разработала концепцию перспективного робототехнического комплекса, базирующегося на небольшом безэкипажном катере (БЭК), который по функционалу может сравниться со специализированным кораблем с водолазами.

Катер оснащен двумя или тремя необитаемыми подводными аппаратами (АНПА), телеуправляемыми подводными дронами (ТНПА), а также поисковым беспилотником (БПЛА).

Катер может выходить в море без присутствия человека и выполнять сложные задачи по мониторингу окружающего пространства и контролю за подводной обстановкой. Управление комплексом идет дистанционно из отдельно стоящего пункта контейнерного типа на берегу. Причем операторы могут работать с необорудованных площадок.

Центр управления нужен для координации робототехнических средств, приема и обработки данных. Расширить зону действия комплекса и сохранить качество связи помогает штатный БПЛА.

Взаимодействие между аппаратами и центром управления ведется через спутниковые каналы и УКВ-связь, а с подводными АНПА – через гидроакустические средства.

Перспективный робототехнический комплекс представлен ОСК на IV Форуме «Арктика – Регионы» в Архангельске.

«Следующим этапом станет проработка состава комплекса, систем управления, средств связи, энергетических решений и полезных нагрузок», – отметил в своем выступлении на форуме руководитель портфеля проектов блока инжиниринга ОСК Олег Власов.

ПРЕМИЯ ЗА ИДЕИ

ОТ КАЖДОГО СОТРУДНИКА ЗАВИСИТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВСЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ

В 2026 году департамент развития производственной системы ОСК поставил амбициозную цель: каждое предприятие должно обеспечить рост производительности труда по отношению к 2025 году не менее, чем на 6 %. От сотрудников ждут предложений, которые способны повысить эффективность труда.

Предприятия корпорации разрабатывают и реализуют мероприятия по повышению безопасности рабочих мест, производительности труда, качества и эффективности. Для этого собираются предложения от сотрудников по улучшению работы (ППУ) и по совершенствованию производственной системы (ППС).

«Мы стремимся к вовлечению всех сотрудников в процесс непрерывного совершенствования и подачи конструктивных предложений, ведь от активности каждого зависит результативность всего предприятия, – рассказал директор департамента развития производственной системы (ДРПС) ОСК Иван Абрамов. – Нам ежегодно поступает от 20 до 24 тыс. предложений по улучшению работы (ППУ)».

По его словам, на каждом предприятии необходимо создавать эффективные рабочие пространства для всех профессий. Это позволит избавить людей от ненужных действий и даст им возможность эффективно зарабатывать.

Если человек тратит первый час на поиск трубы, второй – на поиск электродов, а третий – на выяснение, какой из чертежей актуален, то производительность труда будет низкой, так же как и его заработок.

По словам Ивана Абрамова, когда для рабочего все подготовлено, и он не тратит силы на лишние операции и выполняет свое дело в максимально удобных условиях, это повышает общий результат.

Если сделать удобные условия для труда, то эффективность наших производств может вырасти минимум на 30 %, считает глава ДРПС.

В этом можно убедиться по опыту внедрения ППУ на заводе «Янтарь». За счет простого переноса к месту строительства вагончика с минимальным набором оборудования предприятие получило заметный рост производительности. Рабочий может зайти в передвижную мастерскую и быстро выполнить на станке нужную операцию. Раньше для коррекций деталей рабочим приходилось идти в другой цех. Естественно, это выливалось в общее затягивание процесса производства.

Положительная практика «Янтаря» сейчас внедряется на других предприятиях ОСК, в том числе на Северной верфи и «Красном Сормове».

Что касается реализации проектов производственной системы (ППС), то это более масштабные мероприятия, инициируемые руководителями, и под них формируются рабочие группы.

Один из ярких примеров проекта производственной системы показало «Невское ПКБ». Там внедрили цифровую интерактивную схему трасс магистральных кабелей на основе цифровых планшетов. Если раньше тратилось много времени на подготовку, каталогизацию и контроль выданных замечаний, то благодаря цифровизации время подготовки к комиссиям сократилось в девять раз.

С помощью цифровых носителей теперь создаются 3D-визуализации проектов, графические маршруты кабелей, а документация корректируется прямо на корабле. По результатам «Ярмарки лучших практик» эту инновацию отметили специальным призом.

За каждое внедренное ППУ выплачивается премия. А за успешные проекты производственной системы (ППС) предусматривается даже вознаграждение, вплоть до определенного процента от полученного экономического эффекта, отметил глава ДРПС.

Все это позволяет ежегодно повышать производительность труда, эффективность работы предприятий и их конкурентоспособность на рынке.

ОДИН НА МИЛЛИОН

КТО ПОБЕДИЛ В ПЕРВОМ КОНКУРСЕ МУЗЕЕВ ОСК

В Кронштадте 30 сентября на площадке конгрессно-выставочного центра парка «Патриот» комиссия подвела итоги Первого корпоративного конкурса музеев ОСК. Победители получили один миллион рублей за первое место и по 250 тысяч за второе и третье. Какие же корпоративные музеи стали лучшими?

Конкурс стартовал в начале 2026 года и объединил 20 действующих музейных подразделений ОСК. Победителей определила комиссия под председательством генерального директора ОСК Андрея Пучкова, в состав которой вошли представители корпорации и эксперты ведущих музейных организаций. Среди них – Центральный парк «Патриот», Музей Мирового океана, Музей истории кораблестроения и кораблестроительного образования СПбГМТУ, Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого.

Комиссия оценивала активность работы музеев по каждому направлению деятельности. Главным стимулом для участников стали гранты генерального директора на развитие музеев в 1 млн руб. за первое место, а за второе и третье – по 250 тыс. руб.

Музейное объединение предприятия ОСК «Севмаш» продемонстрировало эталонный подход к организации работы, что позволяет на основе их опыта разработать стандарт для всех музеев корпорации. Северодвинцы получили высшую награду «За создание корпоративного стандарта музейной деятельности Группы ОСК».

Победителями конкурса стали:

1-е место – Музей истории завода ОСК «Красное Сормово»;

2-е место – Музей Калининградского кораблестроения Прибалтийского судостроительного завода ОСК «Янтарь»;

3-е место – Музей истории судостроительного завода ОСК «Северная верфь».

Также музеи предприятий были отмечены в отдельных номинациях дипломами и памятными наградами.

Как отметил директор Департамента взаимодействия с органами государственной власти и связей с общественностью ОСК Игорь Лаптев: «Музеи предприятий ОСК сохраняют историю судостроения и передают ее новым поколениям, вносят вклад в развитие корпоративной культуры и знакомят молодежь с профессиями отрасли».

Конкурс будет проводиться раз в два года для поддержки музейных команд и обмена лучшими практиками.

Игорь Лаптев и Артем Даценко вручили награду за 1-ое место Сергею Леонову и Маргарите Финюковой (Музей завода ОСК «Красное Сормово»)

ОТ ФРЕГАТА ДО БЭКА

В ОКТЯБРЕ 2026 ГОДА ИСПОЛНЯЕТСЯ 330 ЛЕТ РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

Начало текста 1

Сроки и объемы строительства впечатляют. «Полтаву» спустили на воду в 1712 году, а в 1715-м вступил в строй 64-пушечный линкор «Ингерманланд». К концу того же года на верфях Адмиралтейства строилось уже десять 60–90-пушечных кораблей.

Для нужд Балтийского флота построен первый судоремонтный эллинг. Через 20 лет технологическая оснащенность Адмиралтейских верфей позволяла строить уже 100-пушечные корабли. В 1727 году там был спущен на воду первый в России 100-пушечный линейный корабль «Петр I и II» 1-го ранга, остававшийся в боевом строю 25 лет.

К 1720 году царем лично составлен Морской устав, а в 1723 году – «Табель о корабельных пропорциях», регламент, стандартизировавший «размерения» судов. В результате всего за четверть века в России был создан хорошо оснащенный и испытанный в боях флот – один из самых мощных для своего времени.

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

Новая эпоха требует не меньших усилий от кораблестроителей. ОСК ведет системную работу по повышению эффективности производства и модернизации мощностей с целью сокращения сроков и повышения качества строительства.

«В 2025 году по гособоронзаказу передано семь новых кораблей, на двух из них завершен комплексный ремонт. Это в том числе атомные и дизельные подводные лодки с самым современным оружием, – рассказал Генеральный директор ОСК Андрей Пучков. – На ближайшую перспективу портфель заказов корпорации составляет несколько десятков государственных контрактов на проектирование, строительство, сервисное обслуживание и ремонт боевых кораблей и вспомогательных судов».

Примечательно, что в этом году прошел комплексную модернизацию тяжелый атомный ракетный крейсер «Адмирал Нахимов». На нем заменены устаревшие комплексы вооружения. Сегодня он по целому ряду тактико-технических и эксплуатационных характеристик превосходит современные зарубежные корабли.

«Не исключено, что возможности нашего корабля заставили задуматься военных аналитиков за океаном и заметно повлияли на формирование концепции ударных сил так называемого «Золотого флота» США. Тактико-технические характеристики американских кораблей класса TRUMP напоминают те, что реализованы в ТАРКР „Адмирал Нахимов”», – отметил генеральный директор.

В настоящее время крейсер находится на завершающей стадии испытаний, порядок и сроки проведения которых определены генеральным графиком, утвержденным военно-морским флотом.

Как рассказал в интервью телеканалу «Звезда» главком ВМФ Александр Моисеев, в планах командования ВМФ – строительство кораблей еще более крупных, чем современные фрегаты водоизмещением порядка 9,5 тыс. тонн. Это корабли океанской зоны с большой автономностью.

«Мы развиваем безэкипажные катера, у нас формируются полки беспилотных систем в структуре флотов», – отметил Александр Моисеев. Кроме того, создается безэкипажный корабль водоизмещением около 500 тонн, который будет решать отдельные задачи поиска подводных лодок и иных объектов. Он в три раза больше, чем знакомый всем 30-метровый «Грачонок», уточнил адмирал флота.

Корабль с таким водоизмещением относится к классу малых кораблей. При таком весе он уже не считается катером, а образует самостоятельную боевую единицу для ближней морской зоны.

Как объяснил главком ВМФ, безэкипажный проект заложен в текущей государственной программе вооружения, это будет первый такой корабль, который станет основой дальнейшего развития безэкипажных систем.

Российские корабли востребованы и у партнеров по военно-техническому сотрудничеству. В этих условиях ОСК совместно с «Рособоронэкспортом» проводит активную работу по продвижению на внешний рынок конкурентоспособных российских проектов. В настоящее время портфель предложений ОСК включает более 60 проектов кораблей и катеров всех классов.

«Уникальные компетенции верфей и конструкторских бюро ОСК, высокие стандарты производства и имеющиеся мощности позволяют с оптимизмом смотреть на перспективы военно-технического сотрудничества. Однако кораблестроители ОСК считают своей приоритетной задачей пополнение современными и надежными кораблями военно-морского флота страны, – отметил глава ОСК Андрей Пучков. – Мы гордимся тем, что все вместе укрепляем морскую мощь нашей державы».

ХОЖДЕНИЕ ЗА МОРЯ

КАКИЕ ПОДВОДНЫЕ КОРАБЛИ РОССИИ ПРИЗНАНЫ САМЫМИ ВЫДАЮЩИМИСЯ В ИСТОРИИ

ОСК подготовила передвижную выставку, приуроченную к 120-летию подводного флота. Экспозиция рассказывает об эволюции подлодок: от первых боевых субмарин начала XX века до новейших атомных ракетоносцев. Она размещалась в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете, в августе перевезена в Адмиралтейство – Главный штаб ВМФ. Ее копия в июле отправилась в дальний поход по российским и зарубежным портам на борту учебного корабля Балтийского флота «Перекоп».

Летопись отечественных подводных сил ведется с 19 марта (6 марта по старому стилю) 1906 года, когда был подписан указ о формировании подводных отрядов флота. За 120 лет на верфях корпорации суммарно построено более одной тысячи единиц подводных кораблей различных проектов. Многие из них стали рекордсменами по ряду характеристик.

Первая боевая подводная лодка была построена на Балтийском заводе в 1903 году. Это была ПЛ «Дельфин», оснащенная бензиновым мотором и электродвигателем.

Самыми боевыми подлодками периода Великой Отечественной войны по праву считаются ПЛ типа «Щ», они же «Щуки». В боевых действиях приняли участие 44 такие подлодки, из них погибла 31.

Самым глубоководным кораблем считается АПЛ «Комсомолец» проекта 685, которая 4 августа 1985 года под командованием капитана 1-го ранга Ю. А. Зеленского достигла глубины 1027 м, установив абсолютный мировой рекорд для боевого корабля.

Самой скрытной и малошумной стала лодка проекта 677 «Лада». А самой большой в мире считается «Акула». Этот тяжелый ракетный подводный крейсер проекта 941 имеет корпус типа «катамаран», из-за чего подводное водоизмещение превышает полное водоизмещение легкого авианосца.

Эти и другие факты о подводных силах можно узнать при посещении выставки. Передвижная экспозиция пройдет по четырем океанам, 14 морям, 23 проливам. Она посетит 20 портов, в том числе Архангельск, Владивосток, Камрань (Вьетнам), Сиануквиль (Камбоджа), Мапуту (Мозамбик), Пуэнт-Нуар (Республика Конго), Ломе (Того), Конакри (Гвинея) и другие.

Показ экспозиции в зарубежных портах позволит международной общественности познакомиться с достижениями отечественного подводного кораблестроения.

ЭЛЕГАНТНО И ТЕПЛО

ОСК РАЗРАБАТЫВАЕТ НОВУЮ СПЕЦОДЕЖДУ ДЛЯ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ

Корпорация готовит для своих сотрудников новую спецодежду. Несколько ее вариантов показывались рабочим коллективам с июля по сентябрь для сбора мнений и профессионального анкетирования. На основе полученных отзывов будут пошиты опытные образцы, которые после примерок и финального утверждения составят основу корпоративной спецодежды.

До сих пор на каждом предприятии ОСК была своя рабочая одежда. В корпорации отсутствовали единые стандарты по покрою, материалам и цветовой гамме. Сейчас планируется привести спецодежду к единому знаменателю и унифицировать ее внешний облик. Для этого разработано несколько вариантов, которые в ходе ряда сессий прошли обсуждение на Севмаше, калининградском «Янтаре», 33 судоремонтном заводе, в Центре судоремонта «Звездочка» и на других предприятиях.

Как рассказала категорийный менеджер ОСК.Поставки Анна Садовскова, к участию приглашено пять крупных швейных производств, которые представили эскизы и готовые комплекты спецодежды для токарей, слесарей, сборщиков, электромонтажников, машинистов кранов, а также модели производственных костюмов для инженерно-технического персонала, утепленные зимние и легкие летние варианты корпоративной формы. Все они обсуждены с представителями рабочих коллективов.

На каждом предприятии, где проходила демонстрация спецодежды, формировалось по 5–6 фокус-групп по 30 человек в каждой для изучения широты мнений. В каждую группу включались представители разных рабочих профессий и специалисты по охране труда.

«По результатам анкетирования мы получили сотни отзывов, на которые будем опираться в дальнейшей работе», – рассказала Анна Садовскова.

В анкетах оценивалась функциональность одежды: покрой, количество карманов, застежек и пр. Причем собирались мнения по различным элементам из разных комплектов, которые затем можно собрать воедино, совместив в одном итоговом варианте удачные предложения от различных производителей, отметила она.

Особое внимание уделялось различному крою мужской и женской одежды. Работницы попросили включить в ассортимент полукомбинезоны, которые актуальны для женщин-маляров.

А вот мужчинам нужны куртки с большим количеством внутренних карманов для переноски чувствительных к непогоде инструментов, бумаг, чертежей и документов. Сотрудникам заводов часто приходится перемещаться между цехами, в том числе под дождем и снегом, и они прячут вещи за пазухой.

Для некоторых предприятий, расположенных в теплых регионах страны, потребуется шить уникальные демисезонные комплекты.

«Мы сложили все пожелания и уже представляем, как может выглядеть максимально удобная спецодежда для мужчин и женщин рабочих профессий и костюмы для инженерно-технического состава предприятий ОСК, а также их летние и зимние варианты», – отметила представитель ОСК.Поставки.

На основании всех выявленных замечаний и пожеланий будут пошиты опытные образцы спецодежды, которые вновь представят для примерок сотрудникам. После этого состоится окончательное утверждение итогового облика спецодежды и запуск централизованной закупки новой экипировки ОСК.

Один из предложенных вариантов спецодежды

КОРАБЕЛ ГОДА

СТАРТОВАЛ ПЕРВЫЙ КОРПОРАТИВНЫЙ КОНКУРС

Чтобы выявить лучших кораблестроителей, добившихся выдающихся профессиональных, производственных и общественно значимых результатов, департамент управления персоналом ОСК организовал новый конкурс: «Корабел года ОСК». Он поможет поддержать инициативу сотрудников и распространить лучшие практики на предприятиях.

В ОСК работают тысячи профессионалов, чьи знания, опыт и инициативы каждый день вносят вклад в развитие отечественного судостроения.

«Для нас важно, чтобы эти достижения были замечены и получили заслуженное признание. Именно для этого мы запускаем конкурс «Корабел года», – рассказала директор департамента по управлению персоналом ОСК Юлия Оганезова. – Мы хотим отметить людей, которые предлагают инженерные и производственные решения, направленные на рост производительности труда, реализуют значимые проекты, передают опыт молодым коллегам и развивают социальные инициативы».

Конкурс поможет сделать профессиональные достижения наших работников более заметными, отметила она.

Конкурс проводится по 10 номинациям: «Инженерное решение. Конструкторское бюро», «Инженерное решение. Производство», «Флагман производства», «Цифровой прорыв», «Лучший проект», «Корабел будущего. Молодой специалист», «Корабел будущего. Молодой рабочий», «Социальная инициатива», «Лучший наставник для рабочего», «Лучший наставник для специалиста».

В конкурсе могут принять участие работники предприятий Группы ОСК, которые работают на предприятии не менее трех лет. Для участия в «молодежных» номинациях «Корабел будущего. Молодой специалист», «Корабел будущего. Молодой рабочий» проработать в ОСК нужно не менее одного года.

Все участники не должны иметь дисциплинарных взысканий и нарушений требований охраны труда.

Возраст участников не ограничен. В «молодежных» номинациях «Корабел будущего. Молодой специалист» и «Корабел будущего. Молодой рабочий» участникам не может быть больше 35 лет на дату подачи заявки.

После сбора заявок будет проведена оценка лучших практик и названы выдающиеся достижения, чтобы выразить признание людям, которые вносят вклад в развитие ОСК.

СИЛА В РАЗВИТИИ

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРОШЕЛ XI КОРПОРАТИВНЫЙ ЧЕМПИОНАТ ПРОФМАСТЕРСТВА ОСК

В организованных «Балтийским заводом» соревнованиях приняли участие 300 конкурсантов и 90 экспертов с 23 предприятий корпорации, а также учащиеся ведущих профильных учебных заведений.

Корпоративный чемпионат – ключевое мероприятие судостроительной отрасли. В нем участвуют не спортсмены, а мастера своего дела – лучшие специалисты заводов. Организатором выступил «Балтийский завод», а площадками чемпионата стали СПбГМТУ, КСИПТ и Петровский колледж.

В соревнованиях приняли участие конкурсанты и эксперты, представляющие 23 предприятия ОСК со всей страны.

Директор департамента по управлению персоналом ОСК Юлия Оганезова рассказала, что все они профессионалы отрасли, несущие знания и опыт в свои коллективы.

«Проигравших на чемпионате нет. Это ступенька в профессиональном росте. Хочу поблагодарить экспертов в развитии движения, ведь именно благодаря вам оно растет и развивается», – отметила она.

К состязаниям присоединились студенческие команды Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ), Петровского колледжа, Колледжа судостроения, информационных и прикладных технологий (КСИПТ) и Нижегородского государственного технического университета им. Р.Е. Алексеева.

XI корпоративный чемпионат профессионального мастерства ОСК вновь подтвердил статус главной площадки для повышения профессионального мастерства работников судостроительной отрасли. Победители и призеры получили путевки на Международный чемпионат высокотехнологичных профессий «Хайтек: навыки будущего», который состоится в Екатеринбурге в ноябре 2026 года, а лучшие студенты смогут начать профессиональную деятельность на предприятиях ОСК.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЧЕМПИОНАТА

Инженерный дизайн CAD	
I место	Севмаш
II место	Севмаш
III место	Центр судоремонта «Звездочка»
Инженер по расчету прочности	
I место	Конструкторское бюро «Малахит»
II место	Конструкторское бюро «Алмаз»
III место	Северное проектно-конструкторское бюро
Бережливое производство	
I место	Балтийский завод
II место	Средне-Невский судостроительный завод
III место	Севмаш
Инженер-технолог машиностроения	
I место	Севмаш
II место	Севмаш
III место	Центр судоремонта «Звездочка»
Судовой электромонтаж	
I место	«Арктика»
II место	«ЭРА»
III место	35 судоремонтный завод (филиал ЦС «Звездочка»)
Сборка корпусов металлических судов (СКМС)	
I место	Выборгский судостроительный завод
II место	Севмаш
III место	Северная верфь
Изготовление прототипов (аддитивное производство)	
I место	Конструкторское бюро «Алмаз»
II место	Севмаш
III место	Средне-Невский судостроительный завод
Управление жизненным циклом	
I место	Конструкторское бюро «Рубин»
II место	Конструкторское бюро «Малахит»
III место	Севмаш
Рекрутинг	
I место	Завод «Красное Сормово»
II место	Адмиралтейские верфи
III место	Амурский судостроительный завод
Развитие производственных систем	
I место	Севмаш
Сварочные технологии	
I место	Центр судоремонта «Звездочка»
II место	Адмиралтейские верфи
III место	Северная верфь

ЗОЛОТЫЕ КАДРЫ

ЛЕГКОАТЛЕТЫ ОСК ЗАВОЕВАЛИ НЕСКОЛЬКО МЕДАЛЕЙ НА СПАРТАКИАДЕ ВТБ

Спортивная команда ОСК добилась отличных результатов по легкой атлетике на XII Спартакиаде Группы ВТБ. Настоящий триумф ждал корабелов в беге на дистанции 100 м среди женщин, а также в эстафете 4х400 м. Выдающиеся результаты показали наши команды и в игровых дисциплинах.

13 сентября в Москве на «ВТБ Арене» состоялся суперфинал XII Спартакиады Группы ВТБ. На эти уже международные соревнования ОСК выставила сборную спортсменов – победителей XI Спартакиады работников ОСК.

Честь защищать цвета корпорации в мини-футболе выпала команде завода «Янтарь», в турнирах по волейболу и баскетболу выступили представители «Адмиралтейских верфей», а на легкоатлетических состязаниях за медали боролись работники «Севмаша».

Настоящий триумф ждал сборную ОСК в легкой атлетике, где наши спортсмены завоевали первое место в беге на дистанции 100 м среди женщин, а также принесли команде золото в эстафете 4х400 м. Кроме того, женский забег на 3000 м пополнил копилку корпорации заслуженной бронзой.

Выдающиеся результаты показали наши команды и в игровых дисциплинах. Волейболисты в упорной борьбе завоевали почетное серебро, а мастера стритбола (уличного баскетбола 3х3) забрали бронзовые награды турнира.

В общем зачете XII Спартакиады Группы ВТБ команда ОСК заняла 4-е место среди 33 участвующих коллективов. Корабелы продемонстрировали отличную физическую подготовку, командный дух и волю к победе.

Спартакиада ВТБ – это корпоративное спортивное событие. В этом году грандиозный спортивный праздник собрал на домашнем стадионе ВТБ в Москве рекордное количество участников – более 1000 спортсменов из России и других стран, где присутствуют компании Группы ВТБ. В Москву приехали команды из Азербайджана, Армении, Беларуси, Индии, Казахстана и Китая. Поддерживали участников многочисленные коллективы активных болельщиков из этих стран.

Объединенная судостроительная корпорация (АО «ОСК»), aoosk.ru
Адрес: 115184, г. Москва, ул. Большая Татарская, д. 11

Генеральный директор АО «ОСК»: Андрей Пучков

Директор департамента взаимодействия с органами государственной власти и связей с общественностью: Игорь Лаптев

Выпускающий редактор: Владимир Гаврилов, gavrilovv@aoosk.ru. Дизайн и верстка: ООО «Издательский Дом Премиум Пресс»