

№ 2 (2017)

www.sevmash.ru

ЗАВОД

ЖУРНАЛ
АО «ПО «СЕВМАШ»



ГЛАВНАЯ ТЕМА:

+ НАША МИССИЯ – ОБЕСПЕЧИВАТЬ ФЛОТ +
СОВРЕМЕННЫМИ И СОВЕРШЕННЫМИ
КОРАБЛЯМИ

АО «ПО «Севмаш» – крупнейшая верфь страны. Главная её задача – строительство атомных подводных лодок для Военно-морского флота России. Входит в состав АО «ОСК».



Уважаемые читатели!

Крупнейшая судостроительная верфь России – Севмаш – в 2017 году отметила 78-летие. Дата не юбилейная, но в истории предприятия не менее знаковая. В новую стадию вступила реализация государственной программы кораблестроения, развивается военно-техническое сотрудничество с ВМС Индии, ведутся работы на единственной в России морской ледостойкой стационарной платформе «Приразломная», построенной корабелями завода. Но, пожалуй, самое главное – это то, что наш трудовой коллектив еще раз доказал: нам по плечу любые задачи. Тем, кто строит флот сильной страны, истории становления верфи и ее будущему посвящен новый выпуск журнала «Завод».

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»

Михаил Будниченко

СОДЕРЖАНИЕ

6 СТР. КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2017 ГОДА
Актуальные новости Севмаша

8 СТР. ЧЕСТНЫЕ МЫСЛИ
НЕКАБИНЕТНОГО ГЕРОЯ
Президент РФ В.В. Путин вручил слесарю-монтажнику судовому А.М. Иванову звезду Героя Труда России

10 СТР. СЕВМАШ СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ
Интервью с генеральным директором АО «ПО «Севмаш» Михаилом Будниченко

16 СТР. КОРАБЛЬ-ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЬ
Полвека назад в состав флота вступил родоначальник стратегических АПЛ – атомоход «Ленинец»

17 СТР. МАШИНА ВРЕМЕНИ
Севмаш двух эпох глазами журналистов разных поколений

20 СТР. «ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЕМ?..»
Аналитическая публикация о наименовании подводных кораблей

22 СТР. В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ
Главный инженер Севмаша Е.Н. Бородин о модернизации предприятия

24 СТР. ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ О СЕВМАШЕ
Сколько храмов Василия Блаженного может вместиться под сводами эллинга №1 Севмаша?

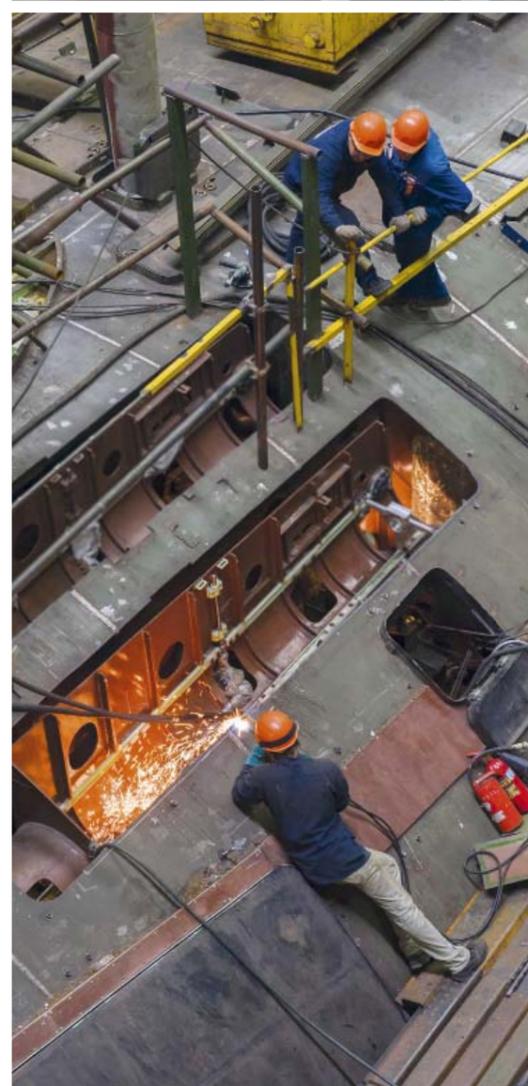
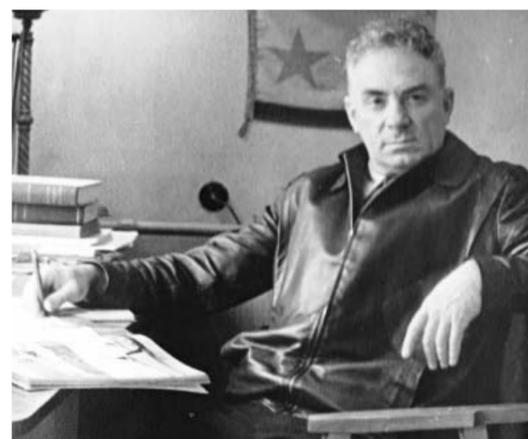
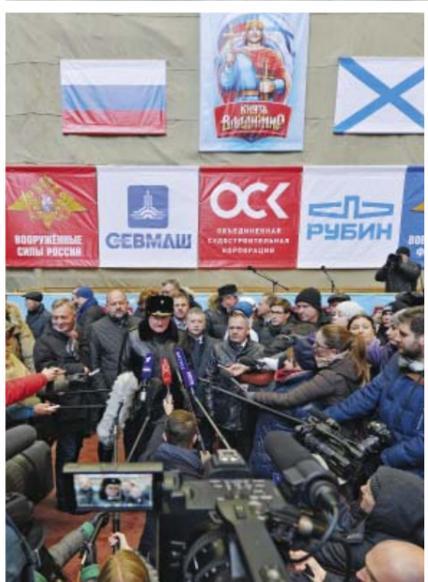
26 СТР. «УВИДЕТЬ СЕВМАШ ХОТЯ БЫ РАЗ...»
Владимир Познер размышляет об истории кораблестроения, журналистике и своей работе

28 СТР. «СЕВМАШ СТОИТ НА ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЗИЦИЙ В МИРЕ...»
Интервью с Главкомандующим ВМФ В.И. Королёвым

30 СТР. КАК ТЕБЕ СЛУЖИТСЯ,
КРЕЙСЕР ПОДВОДНЫЙ?
Авторская публикация ответственного сдатчика АПК «Северодвинск» В.Д. Добровольского

32 СТР. КОРАБЛИ НАШЕЙ ЖИЗНИ
Интервью с начальником Управления подводного кораблестроения АО «ПО «Севмаш» М.А. Абижановым

34 СТР. ПОДЛОДКИ – ДЕЛО СЕМЕЙНОЕ
Документальный фотограф ведущих федеральных СМИ Екатерина Соловьёва побывала в гостях и на работе членов трудовых династий Севмаша



37 СТР. ДЕТИ РИСУЮТ СЕВМАШ
Что, по мнению школьников, объединяет Севмаш и кита?

38 СТР. КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
Какие результаты дает кадровая стратегия по набору персонала – в интервью с В.А. Сыродубовым

42 СТР. КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН ВЫПОЛНЯТЬ СВОЕ ДЕЛО
Кто он – корабель Севмаша? Как идет по карьерной лестнице? Как зарабатывает себе имя и славу в судостроении? Истории и судьбы известных заводчан

44 СТР. «ПЕРЕД СОБОЙ ВСЕГДА ВИДЕЛ ЧЕЛОВЕКА БЕЗ ПРИЛАГАТЕЛЬНЫХ...»
К 110-летию со дня рождения С.А. Боголюбова, директора завода № 402

48 СТР. «ЗДЕСЬ НАЧАЛО РОССИИ...»
Митрополит Архангельский и Холмогорский Даниил о роли Севера на евразийском континенте

50 СТР. ВЕРЮ – НЕ ВЕРЮ
Зачем подводной лодке стпель-поезд и монеты? Простые вопросы и непростые ответы

51 СТР. ПОДВОДНЫЕ «ЗАЙЦЫ»
Нетривиальные истории экипажей атомных подводных лодок

52 СТР. ПУТЕШЕСТВИЕ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ МОРЕЙ
Как самая большая подводная лодка в мире «Дмитрий Донской» и крейсер «Петр Великий» участвовали в главном Военно-морском Параде

ЖУРНАЛ АО «ПО «СЕВМАШ»

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш»: Михаил Будниченко
Редактор: Екатерина Пиликина
Дизайн и верстка: Анна Макурова, Алексей Гладких
Корректор: Наталия Шлыкова
Фотографии: Максим Воркунов, Сергей Кундывус, Ирина Огородникова, Сергей Поздеев, Эльчин Мансимов, Олег Кулешов, Юрий Лавров, Екатерина Соловьёва, Ильдар Хабибуллин
Фото из архивов АО «ПО «Севмаш», пресс-службы Президента РФ, ООО «Газпром нефть шельф», сети Интернет
Обложка: на фото Виктора Боровских газорезчик корпусообработывающего цеха за работой

Отпечатано в типографии
АО «ПО «Севмаш»
Выход в свет: декабрь 2017 года
Тираж 999 экз.

Адрес: 164500, Архангельская обл., г. Северодвинск,
Архангельское ш., д. 58
www.sevmash.ru

КАЛЕЙДОСКОП СОБЫТИЙ 2017 ГОДА

ЯНВАРЬ ПРОЧНЫЙ КОРПУС «КРАСНОЯРСКА»

На атомном подводном крейсере «Красноярск» (проект «Ясень-М») завершен один из важных этапов строительства – гидравлические испытания прочного корпуса и его конструкций. АПК успешно прошел проверку на герметичность, корпус выдержал расчетные характеристики, заложенные проектантом. Ведется дальнейшая плановая работа, связанная с подготовкой корпуса к изоляционным и монтажным работам.

ФЕВРАЛЬ ЭЛИТА РОССИЙСКОГО ИНЖЕНЕРНОГО КОРПУСА

Специалисты Севмаша стали одними из лучших по итогам XVII Всероссийского конкурса «Инженер года-2016». В номинациях «Профессиональные инженеры» и «Инженерное искусство молодых» награды были вручены двадцати работникам Севмаша.

ФЕВРАЛЬ ПЕРСПЕКТИВЫ КРЕЙСЕРА

На корабле проекта 11442М, который проходит ремонт на Севмаше, ведется установка корпусного насыщения, подготовка к электромонтажным работам. При ремонте корабля применяется инновационная методика работы, связанная с 3D-моделированием. Объединение многочисленного оснащения корабля в одном пространстве в реальных условиях и проверка их взаимного расположения в модели корабля помогает делать работу более эффективной.



МАРТ ДВИЖИТЕЛЬ ДЛЯ МАНЕВРЕННОСТИ ПОДЛОДОК

Севмаш осваивает производство резервных двигателей нового проекта для кораблей серии «Борей». Эти изделия необходимы для улучшения маневренности атомных подводных лодок. Новая продукция изготавливается в кооперации с другими предприятиями страны, но основная роль отводится Севмашу.

МАРТ АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ КРЕЙСЕР «КАЗАНЬ» ВЫШЕЛ В СВЕТ

31 марта 2017 года из эллинга Севмаша выведен атомный подводный крейсер «Казань» (проект «Ясень-М»). На церемонии присутствовали заместитель Председателя Правительства РФ Д.О. Рогозин, Главнокомандующий ВМФ В.И. Королёв, президент ОСК А.Л. Рахманов, представители промышленности, проектной организации, органов власти, делегация Республики Татарстан. Конструкторы Санкт-Петербургского морского бюро машиностроения «Малахит» разработали принципиально новую архитектуру корабля усовершенствованного проекта «Ясень». Обновлена элементная база комплексов радиоэлектронного вооружения, модернизировано оборудование и применены новые материалы, поставщиками которых являются отечественные производители.

МАЙ ГОЛЫ В БУДУЩЕЕ

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш» Михаил Будниченко и посол Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 в России, председатель комитета по спортивным проектам АО «Консорциум предприятий тяжелого машиностроения» Алексей Смертин подписали меморандум о сотрудничестве в сфере детско-юношеского спорта. Особое внимание будет уделено развитию детско-юношеского футбола. Как отметил известный футболист Алексей Смертин, важно не только налаживать спортивную инфраструктуру, но и внедрять новые методики воспитания подрастающих футболистов. 17 сентября на стадионе «Север» физкультурно-оздоровительного комплекса «Севмаш» состоялся первый Региональный фестиваль футбола. Гостями спортивного праздника стали посол Чемпионата мира FIFA 2018 Алексей Смертин и защитник команды «Локомотив» (Москва) Дмитрий Сенников.

ИЮНЬ БУДЕМ ПРАЗДНОВАТЬ ДЕНЬ КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ

29 июня в России установлен новый праздник – День кораблестроителя. Постановление об учреждении этой даты подписано 30 мая Председателем Правительства РФ Дмитрием Медведевым. Дата празднования выбрана не случайно: 29 июня 1667 года был издан указ царя Алексея Михайловича о строительстве корабля «Орел».

Активное участие в учреждении праздника принимало руководство Объединенной судостроительной корпорации и Севмаша.

МАРТ

МАРТ

МАЙ

ИЮНЬ

ИЮНЬ «ГАРДЕМАРИНЫ - ВСЕ, КТО СТРОИТ ФЛОТ»

На Севмаше побывали участники первого Всероссийского кинофорума «За любовь и Отечество»: режиссер трилогии о гардемаринах Светлана Дружинина, актер и телеведущий Михаил Мамаев, актер и кинооператор Анатолий Мукасей. В конференц-зале эллинга № 2 предприятия состоялась творческая встреча артистов с работниками завода. «Гардемарин можно назвать каждого, кто строит флот, – сказала режиссер трилогии о будущих флотоводцах Светлана Дружинина. – Севмаш – это восхитительно».

ИЮЛЬ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ СВАРЩИКОВ В МИРЕ

Сварщик Евгений Ховрин вошел в пятерку лучших на международном конкурсе сварщиков «2017 Shanghai ArcCup Competition» в Шанхае. Он участвовал в составе национальной сборной команды России (Russia NAKS Team), сформированной Национальным агентством контроля сварки. 248 сварщиков из 12 стран заваривали по три образца. В индивидуальном зачете в номинации «Ручная аргодуговая сварка» Евгений занял пятую строчку в мировом рейтинге сварщиков. Ранее, в марте 2017 года, Е. Ховрин стал вторым в номинации Всероссийского конкурса профессионального мастерства «Лучший сварщик».

ИЮЛЬ «УЛЬЯНОВСК» НА КАРТЕ СЕВМАША

28 июля 2017 года на Севмаше состоялась торжественная церемония закладки многоцелевого атомного подводного крейсера проекта «Ясень-М». Приказом Главнокомандующего Военно-морским флотом кораблю присвоено наименование «Ульяновск». В торжественной церемонии приняли участие представители органов власти, Военно-морского флота, Объединенной судостроительной корпорации, предприятий промышленности, проектной организации. АПК «Ульяновск» станет шестым в линейке многоцелевых атомных подводных лодок проекта «Ясень-М», спроектированных Санкт-Петербургским морским бюро машиностроения «Малахит».

СЕНТЯБРЬ ДЕПУТАТЫ С СЕВМАША

Генеральный директор АО «ПО «Севмаш» Михаил Будниченко встретился с работниками предприятия, которые одержали победу на выборах депутатов городского Совета Северодвинска в 8 из 25 избирательных округов. Председателем Совета стал М.А. Старожилов, ранее занимавший должность заместителя начальника Управления делами АО «ПО «Севмаш». Михаил Анатольевич поздравил избранных депутатов с успехом, высоко оценил достигнутый результат и подчеркнул важность этого события для завода и северодвинцев.

СЕНТЯБРЬ ДИПЛОМ В ОБЛАСТИ КАЧЕСТВА

Севмаш награжден дипломом Совета по присуждению премий Правительства РФ в области качества по итогам конкурса 2017 года. Всего шесть предприятий в номинации «Категория организаций с численностью работающих свыше тысячи человек» получили такую награду. В 2017 году в конкурсе принимало участие рекордное количество предприятий и организаций. Заявки на соискание Премии подали 280 российских предприятий из 61 субъекта. Премии Правительства РФ в области качества ежегодно присуждаются организациям на конкурсной основе за достижение значительных результатов в области качества продукции и услуг, а также за внедрение высокоэффективных методов менеджмента качества.

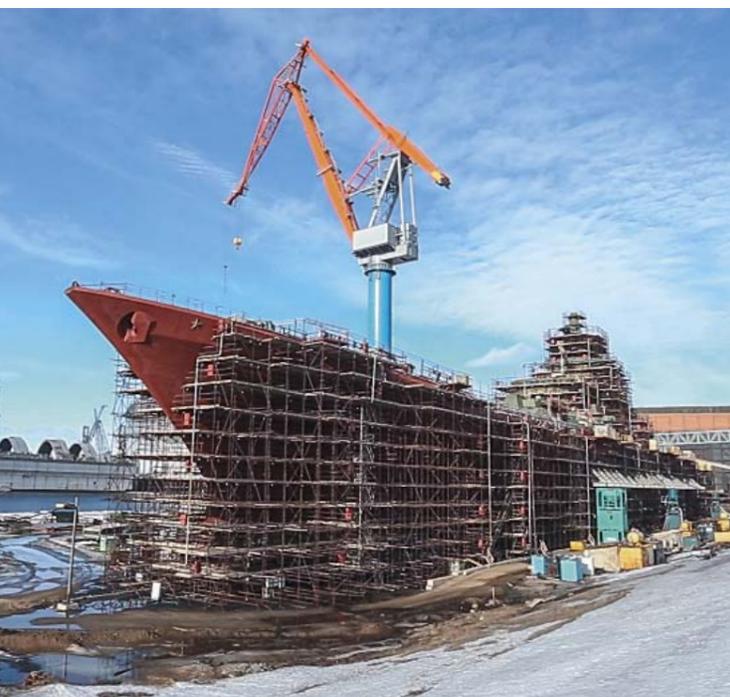
НОЯБРЬ ШЕСТАЯ НОВОСТРОЙКА ДЛЯ КОРАБЕЛОВ

16 ноября 2017 года состоялась торжественная церемония закладки первого кирпича в основание шестого дома для работников Севмаша. Он будет построен в рамках корпоративной жилищной программы предприятия. Реализация жилищной программы Севмаша стартовала в 2012 году. В ее рамках построено четыре дома для семей корабелов (в общей сложности 219 квартир). Новый семизэтажный дом будет возведен на проспекте Победы. Дом будет сдан в эксплуатацию в первом квартале 2019 года. На торжественной церемонии генеральный директор Севмаша Михаил Будниченко отметил, что предприятие планирует и дальше развивать жилищную программу. Сейчас строятся еще два дома, выполняются проектно-исследовательские работы по трем многоквартирным жилым зданиям, на стадии предпроектных проработок находятся еще четыре дома.

НОЯБРЬ ВЫВОД «КНЯЗЯ ВЛАДИМИРА»

17 ноября 2017 года на Севмаше состоялась торжественная церемония вывода из эллинга атомного подводного крейсера четвертого поколения «Князь Владимир» (проект «Борей-А»). В мероприятии приняли участие Главнокомандующий ВМФ Владимир Королёв, представители промышленности, проектной организации, органов власти. Ракетносец был заложен на стапеле предприятия в 2012 году в присутствии Президента РФ В.В. Путина. Корабль спроектирован АО «Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин». Атомные корабли проекта «Борей-А» имеют улучшенные характеристики по ряду корабельных систем по сравнению со своими предшественниками, подводными лодками проекта «Борей». Согласно Военно-морской доктрине РФ в перспективе подводные лодки этого проекта, которые строятся большой серией, будут составлять основу морских стратегических ядерных сил России.

Подготовил: Владимир Поринев





Текст: Алексей ИВАНОВ,

бригадир слесарей-монтажников судовых стпельно-сдаточного производства АО «ПО «Севмаш»

Пять килограммов потеряла моя жена. И я... Непривычно все это: журналисты, поездки, само награждение. Я начал волноваться, когда еще в первый раз – в Администрацию Президента – поехал. Мне ведь не сказали зачем. Там узнал, что будут присваивать звание Героя Труда России. А пока в коридоре ждал, когда вызовут, с врачом из Краснодара познакомился. Оказалось, ему тоже будут присваивать Героя Труда. Хороший мужик. Потом сидел с ним, чай-кофе пили, обсуждали, кто кого с собой на награждение возьмет. Он смотрит на меня и говорит: «А костюмчик-то тебе надо заменить». А у меня пиджак нормальный – лет 5 ему. Приехал в Северодвинск, пришлось всей семьей два дня по магазинам ходить. Рост-то у меня под два метра – непросто. Это на работе не замечаешь уже, что высокий. Привык: 43 года на подводных лодках, в каких только условиях работать не приходится. Слесарь-монтажник судовой – это ведь не гайки крутить. Голова нужна. Наша работа – система

потом на испытаниях в море. И везде слесарь-монтажник судовой – это прежде всего голова. Видишь, что не идет что-то на заказе – надо думать, как дело поправить. На одной из АПЛ так случилось. У меня была бригада из 30 человек, мы занимались монтажом всей общекорабельной гидравлики. Сказать, что там случилось, не могу – не имею права. Но, чтобы все наладить, надо было вызывать проектанта и ждать решения его не один месяц. Я нарисовал эскизы судовой арматуры. Мое предложение одобрили. Заводские конструкторы разработали чертежи. Все, работа дальше пошла. И график не сорвали. Главное – сделать на совесть и никого не подвести.

Путин тоже об этом в Кремле говорил. Мужик он хороший. Опоздал на 20 минут – там тоже свои дела у него. Ну и я не стал его задерживать, сказал «спасибо». Он наградил, я ушел с трибуны. Забыл про День кораблестроителя сказать. Вылетело – волновался! А праздник нужен. Уже после церемонии сказал, когда Путин нас с шампанским поздравлял. Начали чокаяться с ним, он спросил у меня и у директора завода Михаила Анатольевича (он тоже на награждении был, мы когда-то с ним в одном цехе работали): «Как дела на предприятии?» Все нормально, говорим, работы много. И сверхурочно. Все стапеля заняты строительством атомных подводных лодок. Летом будем лодку из цеха выводить. А потом я ему сказал, что у нас праздника нет. Два года пытаются что-то сделать – не идет. Путин не знал, сказал: «В первый раз слышу. Рассмотрим». Молодец, конечно. Мы, кстати, с ним с одного года. Очень понравился. Вроде трясешься, а такой же человек, как все. Не страшный.

И бабки наши... Приехал в город, на дачу. Соседи пришли. Ой, говорят, хотя бы Путин еще годика 3-4 поправил, пожить бы по-хорошему. Нравится им Путин.

А после Москвы и я, и дочь, и жена с температурой лежали. Простыли. Потому и поехать 9 мая на Парад на Красной площади не смог. Хотя приглашали, звонили. Много кто звонил после награждения, поздравлял. Вчера еду в автобусе – Юра с 8-го участка окликнул. Говорит, рад за предприятие. И в компьютере у жены в друзья товарищ с Греции попросился. Пишет, что служил со мной. Может, обознался? Все равно – спасибо всем. Надеюсь, что своей привычной жизни из-за награды не придется менять. Я ведь – мужик, не общественный деятель... Вот после награждения познакомился с шахтером – там были Герои Труда прошлых лет – он сейчас в Госдуме работает. Права шахтеров защищает. А я... я здесь нужен. Кораблей много идет. И завтра будем подавать электропитание на один из них. Надо все подготовить. Очень ответственный этап. Стране нужны надежные подводные лодки.



гидравлики – «мускулы» атомной подводной лодки. «Кабинет» мой – от первого отсека до последнего. От того, как все правильно и качественно сделаем, зависит движение корабля. Поэтому думать надо в первую очередь. 21 корабль уже построил со своей бригадой. Без нареканий. Прежде чем сдавать продукцию, нужно самому все проверить досконально, чтобы не было недоразумений с руководством. Только после этого – в отдел технического контроля. Интересная работа. Сначала заказ в цехе видишь, как растет, а

Честные мысли НЕКАБИНЕТНОГО Героя

+

28 апреля 2017 года. Москва. Лаконичная строгость кремлевского зала... Среди присутствующих много известных лиц: актеры, певцы, политические деятели... Но сегодня не у них федеральные телеканалы будут брать интервью, фотографировать, задавать каверзные вопросы. Не их фамилии будет называть Президент России Владимир Путин и благодарить за работу. Сегодня героями дня стали простые труженики, работа которых далеко не всегда видна из московских кабинетов, но всегда значима для страны. Именно поэтому на местах в первом ряду – лесничий, врач, худрук театра, экс-глава Татарстана и – впервые за 32 года (после вручения этой госнаграды в 1995 году генеральному директору Севмаша Д.Г. Пашаеву) – наш человек – бригадир слесарей-монтажников Севмаша. Алексей Иванов получил из рук главы государства высшую награду – звезду Героя Труда России. На награждении диалог с Президентом был кратким, но емким. Не привык Алексей Михайлович к большим и пышным речам. У него все по делу. Руками привык работать. О том, как проходила торжественная церемония награждения, и чем удивил Алексея Михайловича глава государства – в публикации от первого лица.

+





СЕВМАШ СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ

Об итогах года и перспективах Севмаша рассказывает
генеральный директор предприятия
МИХАИЛ БУДНИЧЕНКО

– **Михаил Анатольевич, прошло более пяти лет, как Вы стали генеральным директором Севмаша. Как изменилась финансово-экономическая ситуация предприятия за это время?**

– В период с 2012 по 2017 год все производственные, трудовые и финансово-экономические показатели деятельности Севмаша показывали устойчивый положительный рост. Объем производства в плановой трудоемкости увеличился с 2013 по 2017 год в 1,7 раза. Рост в 2017 году относительно 2016 года составил 13,7%. Чистая прибыль по результатам деятельности 2017 года ожидается около 8 млрд руб., что в 35 раз больше чем была в 2013 году. В конце 2012 года предприятие оказалось в непростой ситуации: в предыдущие периоды Севмаш имел накопленный убыток в сумме 8,4 млрд руб. За пять лет нам удалось выправить положение: мы получили чистую прибыль в размере 23,8 млрд рублей. Это позволило Севмашу не только ликвидировать ранее полученный убыток, но и создать источники для ежегодного финансирования мероприятий по обновлению основных фондов предприятия, безусловного выполнения мероприятий коллективного договора, в том числе направленных на оздоровление работников и проведение социально-культурных мероприятий. Еще несколько цифр, которые также показывают стабильность предприятия: чистые активы Севмаша с 2012 года по 2017-й возросли в 5,2 раза; объем финансирования инвестиционной программы за этот период увеличился более чем в 8 раз.

– **Увеличился ли штат работников предприятия?**

– За пять лет численность работников Севмаша выросла на 3,4 тысячи человек, или на 15%. В целях привлечения и закрепления квалифицированного персонала мы увеличили заработную плату в 2 раза: если в 2012 году она составляла 32 тысячи 400 рублей в месяц на одного работ-

ника, то на конец 2017 года – почти 65 тысяч рублей. При этом обеспечен рост производительности труда более чем в 1,8 раза: с 2 млн руб. на одного работника в 2012 году до 3,6 млн руб. на одного работника в 2017 году.

– **Насколько успешно идет выполнение производственной программы предприятия в 2017 году?**

– Главным направлением производственной программы предприятия в 2017 году является выполнение государственного оборонного заказа по строительству, ремонту, переоборудованию, гарантийному и сервисному обслуживанию кораблей для ВМФ России. Необходимо отметить, что удельный вес ГОЗ в общем объеме производства предприятия растет и в 2017 году составит в производственной программе Севмаша 96,9%.

В этом году основной задачей для предприятия было обеспечение вывода из эллинга атомных подводных лодок проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Эта задача выполнена: 31 марта выведена многоцелевая АПЛ «Казань», 17 ноября – атомный подводный крейсер стратегического назначения «Князь Владимир». 28 июля 2017 года на стапеле предприятия состоялась закладка серийной атомной подводной лодки проекта «Ясень-М» «Ульяновск». В 2017 году ожидается рост объема производства в трудоемкости более чем на 11%, при этом рост обеспечен за счет увеличения объема работ по заказам Управления подводного кораблестроения, который составит 25%, в том числе более чем на 80% возросли объемы работ по строительству серийных заказов «Борей-А», «Ясень-М» и другим.

Также в рамках ГОЗ предприятие выполняет работы по ремонту и переоборудованию крейсера проекта 11442М, сервисному обслуживанию трех АПЛ проекта «Борей» и по проекту «Ясень», ряд других работ. ГОЗ 2017 года уже практически выполнен.

– **Кроме гособоронзаказа Севмаш выполняет работы и по другим направлениям...**

– По гражданскому судостроению ведем дополнительные работы по заявкам заказчика (ООО «Газпром нефть шельф») по сервисному обслуживанию и доработкам части оборудования на МЛСП «Приразломная». По линии производства продукции технического назначения продолжились работы по выпуску судовых подшипников для заказов ВМФ России, военно-технического сотрудничества и изделий межзаводской кооперации.

– **Михаил Анатольевич, как Вы считаете, для Севмаша 2017 год был удачным?**

– Несмотря на имеющиеся проблемы, связанные с недостаточным финансированием части заказов, нехваткой квалифицированных производственных рабочих ряда специальностей, задержками поставок оборудования некоторыми поставщиками, выполнение производственной программы 2017 года можно признать успешным. В 2017 году ожидается выполнение производственного плана предприятия, объем которого составит почти 23 млн нормочасов.

– **Каковы производственные объемы загрузки предприятия на ближайшую и отдаленную перспективы?**

– Производственные объемы загрузки предприятия растут, их увеличение до 2019 года составит 5-7%. После 2020 года ситуация останется стабильной вплоть до 2025-го. Мы не стоим на месте. Есть интересные предложения, перспективные разработки проектантов, не думаю, что на этих кораблях остановится строительство флота, кроме того есть ряд очень интересных предложений от гражданских заказчиков, с которыми мы тесно взаимодействуем.

– **Как осуществляется техническое содействие на авианосце «Викрамадитья» для ВМС Индии?**

– По военно-техническому сотрудничеству в полном объеме выполнены работы по сервисному обслуживанию корабля и по созданию в Индии для него инфраструктуры. Послепродажное обслуживание авианосца является для Севмаша одним из основных направлений деятельности. Условиями контракта и межправительственным соглашением определено, что российская сторона (Рособоронэкспорт и Севмаш) должна обеспечить полноценную поддержку в эксплуатации авианосца в течение всего срока службы, который может составить 40 лет, то есть в течение длительного времени после 2020 года.

В этом направлении идет динамичное развитие, высокий уровень которого неоднократно отмечался индийской стороной.

– **Прорабатываются ли какие-нибудь новые формы сотрудничества с Военно-морскими силами Индии?**

– Новым импульсом в сотрудничестве является реализуемая в настоящее время Рособоронэкспортом и Севмашем комплексная система послепродажной поддержки проекта, предусматривающая несколько важнейших аспектов. В частности, оказание технического содействия Военно-морским силам Индии в поддержании в исправном состоянии оборудования корабля, сервисное обслуживание оборудования, создание береговой инфраструктуры базирования и ремонта корабля. Кроме того, в наши обязательства входит обеспечение авианосца запасными частями на весь срок службы, проведение модернизации высокотехнологичного оборудования и оказание содействия индийской стороне в проведении всех видов плановых ремонтов.

– **Какие работы проводятся Севмашем на МЛСП «Приразломная»?**

– В настоящее время специалистами Севмаша с привлечением подрядных организаций на МЛСП «Приразломная» проводятся строительные и пусконаладочные работы по техническому перевооружению систем и комплексов платформы; обслуживание кранового оборудования и систем комплексов отгрузки нефти; выполнение ремонтных работ на оборудовании платформы. Кроме того, предприятие принимает участие во всех конкурсах, объявляемых ООО «Газпром нефть шельф» в отношении дальнейшего продолжения работ на платформе «Приразломная», которые связаны с объектами устьевых скважин платформ.

«ПРОФЕССИЯ СВАРЩИКА НА СЕВМАШЕ –
ОДНА ИЗ САМЫХ ПРЕСТИЖНЫХ В РОССИИ».

ОБ ЭТОМ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ДМИТРИЙ РОГОЗИН ЗАЯВИЛ ВО ВРЕМЯ ПРЯМОГО ВКЛЮЧЕНИЯ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ 24» С МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЕННО-МОРСКОГО САЛОНА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. ПО ЕГО СЛОВАМ, ЭТА ПРОФЕССИЯ ПРЕСТИЖНАЯ «И В ЦЕЛОМ ПО АВТОРИТЕТУ, И ПО ЗАРПЛАТАМ». ОН ПОЯСИЛ, ЧТО В СЕВЕРНЫХ ГОРОДАХ СЛОЖНЫЕ УСЛОВИЯ, ОДНАКО ЗДЕСЬ «ТАКИЕ ЗАРПЛАТЫ, КОТОРЫЕ ПРИВЛЕКАЮТ ЛУЧШИЕ КАДРЫ».

– **После того как будут выполнены работы по государственной программе вооружения-2020, есть ли альтернатива и возможность у Севмаша вернуться к проектам гражданского и нефтегазового назначения?**

– На Севмаше ведется проработка новых проектов по изготовлению модулей для завода «Арктик СПГ-2». Компания «НОВАТЭК» планирует строительство минимум трех линий завода, размещаемых на бетонных плавучих основаниях. Вес модулей на одну линию составляет 120 тысяч тонн! Они будут поставляться с нескольких заводов. Далее, в перспективе, количество линий планируется довести до 12-ти. Участие в этом проекте позволит обеспечить Севмаш работой на ближайшие 10-15 лет наряду со строительством кораблей для ВМФ РФ.

Дальнейшим развитием технологии добычи углеводородов на шельфе являются подводные добычные комплексы, которые также могут быть изготовлены на Севмаше. Конструкторское бюро «Рубин» ведет разработку подводного транспортно-монтажного, подводного энергетического и сейсморазведочного комплексов, ориентированных на возможности Севмаша. Разработка арктического шельфа России – ближайшая перспектива добывающих компаний. В этих проектах в полной мере могут быть использованы

возможности Севмаша. И как только через 1,5 года загрузка корпусообработывающего цеха и корпусо-сварочного производства начнет снижаться, мы приступим к этой работе.

– **Михаил Анатольевич, в рамках федеральных целевых программ что удалось сделать по модернизации производства за последние годы и что еще предстоит?**

– Главной целью реконструкции и технического перевооружения Севмаша является создание современного, высокоэффективного и конкурентоспособного судостроительного предприятия с современными технологическими процессами. Предприятие оснащается специализированным оборудованием и технологической оснасткой с внедрением современных информационных технологий как в производстве, так и в остальных сферах деятельности завода. Модернизация предприятия ведется для обеспечения строительства современных атомных подводных лодок, ремонта и модернизации крупных надводных кораблей и высокотехнологичных гражданских заказов с целью сокращения сроков выпуска продукции и трудоемкости выполнения работ, повышения качества и освоения новых изделий.

– **Обновление коснется всех производств предприятия?**

– С 2007 года Севмаш участвует в реализации мероприятий Федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации». В ФЦП вошли мероприятия по модернизации практически всех основных производств предприятия: корпусообра-

батывающего, корпусо-сварочного, стпельно-сдаточного, корпусодостроечного, машиностроительного, трубомедного, механомонтажного, акустического и электромагнитного комплексов обработки заказов, научно-экспериментальной и стендовой баз и другие. Всего с 2007 по 2016 год выполнено 15 из 21 запланированного мероприятия. В этот период закуплено более тысячи единиц различного оборудования практически всех технологических групп, проведены масштабные работы по реконструкции многих объектов инфраструктуры предприятия, как я уже говорил, даже привлечены бюджетные средства и средства собственной прибыли предприятия.

– **Как идет модернизация корабля проекта 11442М?**

– На корабле выполнена выгрузка всего оборудования. Часть оборудования отправлена для ремонта на заводы-изготовители. Заключены договоры на поставку нового оборудования и комплексов. Работы ведутся в соответствии с графиком, утвержденным Министерством обороны РФ.

– **Севмаш всегда отличался тем, что был социально ориентирован. Эта политика будет продолжена?**

– Севмаш – градообразующее предприятие, которое, следуя принципам социальной ответственности, реализует социальную политику. Основным инструментом ее реализации является коллективный договор, который содержит нормы о предоставлении работникам социального пакета. Мероприятия социального пакета предприятия направлены на обеспечение социальной поддержки работников завода, членов их семей и неработающих пенсионеров – бывших

работников, через систему гарантий, компенсаций и льгот. Часть данных гарантий, компенсаций и льгот действующим законодательством РФ не предусмотрена. В июле 2017 года введен в действие новый коллективный договор Севмаша, который закрепил социальные обязательства предприятия перед трудовым коллективом на период с 2017-го по 2020 год.

В соответствии с новым коллективным договором Севмаш не только сохранил все существующие мероприятия социального пакета, но и дополнил его новым мероприятием: так, в 2018 году планируется осуществлять выплаты родителям, воспитывающим трех и более несовершеннолетних детей. Общие расходы на мероприятия социального характера и благотворительную помощь за счет прибыли Севмаша на 2017 год предусмотрены в сумме 332,5 млн рублей. По отношению к прошлому году эта цифра выросла на 15%. Планируем в следующем году расходы по этому направлению увеличить не менее чем на 14%.

2017 год стал успешным для предприятия, год 2018-й обещает быть не менее насыщенным производственными планами, продолжится реализация социальных программ Севмаша. Перед предприятием стоят серьезные задачи по подготовке и проведению испытаний АПЛ «Казань» и «Князь Владимир», на стапелях продолжается строительство кораблей проектов «Ясень» и «Борей», предстоит выполнить большой объем работы по ремонту корабля проекта 11442М. Уверен, что тот задел, который мы сегодня имеем, вера в свои силы, энтузиазм, ответственность помогут нам успешно реализовать намеченные планы. Севмаш продолжит идти в ногу со временем.

ОСНОВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ СОЦИАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА ЗА СЧЕТ ПРИБЫЛИ ПРЕДПРИЯТИЯ:

- Компенсация расходов работникам Севмаша при приобретении путевок (в 2017 году предусмотрено 113 млн рублей (5 168 путевок);
- Компенсации, льготы и выплаты неработающим пенсионерам – бывшим работникам предприятия (в 2017 году предусмотрено 56 млн рублей);
- Расходы на проведение спортивно-оздоровительных и культурно-массовых мероприятий (в 2017 году предусмотрено 63 млн рублей);
- Расходы, связанные с улучшением жилищных условий работников предприятия (софинансирование действующей подпрограммы «Обеспечение жильем молодых семей» ФЦП «Жилище», частичная компенсация процентов по ипотечным кредитам по нашим строящимся домам (в 2017 году предусмотрено 14 млн рублей);
- Расходы на новогодние подарки детям работников предприятия (в 2017 году предусмотрено 3,8 млн рублей);
- Расходы на оказание материальной помощи работникам предприятия, направляемой для поддержки вновь трудоустроенных на завод молодых работников; поощрения работников за многолетнюю трудовую деятельность; поддержку работников в особых жизненных ситуациях (рождение ребенка, подготовка ребенка в первый класс, смерть члена семьи и др.) (в 2017 году предусмотрено 42,5 млн рублей);
- Оказание благотворительной помощи организациям города для поддержания материально-технических баз учреждений здравоохранения, образования, культуры и др., для организации выездов спортивных коллективов, для участия в спортивных соревнованиях и пр. (в 2017 году предусмотрено 22,7 млн рублей).



Установка закладной доски АПЛ «Ульяновск»



Торжественная церемония вывода из эллинга АПЛ «Казань». Выступает заместитель Председателя Правительства РФ Д.О. Rogozin.



+

+

Командующий Северным
флотом вице-адмирал

**НИКОЛАЙ АНАТОЛЬЕВИЧ
ЕВМЕНОВ:**

«Каждый раз, когда посещаю
Севмаш, впечатления
одни и те же: полное
восхищение масштабом
строительства подводных
кораблей и тем, как к своему
делу относятся корабелы
– с большой любовью,
профессионализмом,
уверенностью в себе
и своих кораблях».

+

+



КОРАБЛЬ-ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЬ

В НОЯБРЕ 2017 ГОДА АТОМНЫЙ ПОДВОДНЫЙ ФЛОТ ОТМЕТИЛ ЗНАМЕНАТЕЛЬНУЮ ДАТУ.

5 НОЯБРЯ 50 ЛЕТ НАЗАД
БЫЛ СДАН ФЛОТУ «ЛЕНИНЕЦ» –
ПОДВОДНЫЙ КОРАБЛЬ ПРОЕКТА 667А.

Текст: Элина Никулина

ракетоносца акценты в отношениях с США сместились. Это было новое слово в кораблестроении.

Первый командир с любовью отзывался об атомоходе, на котором довелось служить: «Красивый могучий корабль, где хватало места оружию, технике и людям. Надо отдать должное профессионализму и дальновидности коллектива конструкторов и их главному – Сергею Никитичу Ковалёву».

«Ленинец» стал для экипажа не только местом службы, но и школой мужества. 25 офицеров из числа служивших на этом атомоходе в разные годы впоследствии стали командирами кораблей, почти два десятка человек получили адмиральские звания.

Разработанный в ЦКБ «Рубин» атомоход К-137 стал родоначальником «золотой» серии кораблей проектов 667А, 667Б, 667БД, 667БДР и 667БДРМ с более совершенными ракетными комплексами. Всего Севмаш построил 59 ракетносцев этого семейства, постоянно совершенствуя технологию постройки, внедряя агрегатно-модульный метод монтажа оборудования, накапливая опыт проведения испытаний, оттачивая мастерство и профессионализм рабочих кадров. Корабли проекта 667БДРМ и сейчас являются основой морской составляющей стратегических ядерных сил Российской Федерации.

За создание АПЛ «Ленинец» 304 работника Севмаша были награждены орденами и медалями. В течение 27 лет напряженной боевой службы подводная лодка совершила 20 автономных походов.

Жизнь ракетносца-первооткрывателя закончилась на судоремонтном предприятии «Звездочка» в 2004 году. Но память о нем продолжает жить. Сегодня Севмаш строит корабли уже четвертого поколения – более современные, более быстрые, более совершенные. Но, как верно говорят ветераны, без прошлого не было бы настоящего и уж точно не будет будущего. Поэтому успех боевого флота сегодня был бы невозможен без «Ленинца» – родоначальника подводных стратегов и первого корабля в серии атомоходов второго поколения.

Он стал родоначальником подводных ракетносцев стратегического назначения и открыл серию атомоходов второго поколения, несших на борту 16 баллистических ракет с подводным пуском. Правительственная комиссия, подписывавшая приемный акт, окрестила его «сильнейшей подводной лодкой современности, которая знаменовала собой выдающиеся достижения отечественной науки и промышленности». АПЛ этого проекта и его модификаций стали одними из самых многочисленных в мире.

Атомная подводная лодка К-137 (впоследствии «Ленинец») была заложена на Северном машиностроительном предприятии 4 ноября 1964 года. Спуск на воду состоялся 11 сентября 1966 года, а уже в 1967 году АПЛ передала флоту. Крестной матерью корабля стала Евдокия Ночвина, сварщица, Герой Социалистического Труда. Командир корабля Вадим Березовский дал ей шуточное прозвище «крестная мать 420-го» – по заводскому номеру атомохода. «Когда пошел стапель-поезд, – пишет в своей книге «Держать глубину» Вадим Леонидович, – из рук Евдокии Павловны была пущена и разбита о корпус первая бутылка шампанского (все его разбивали три). Последним о носовую конечность разбил бутылку я. Все подкладывали под стапель-поезд монеты и доставали потом из-под них сплюснутые сувениры. Играл духовой оркестр бригады подводных лодок, все было торжественно и душевно...»

И это закономерно – ведь тогда из цеха вывели головной корабль проекта, при выходе которого на боевую службу американские подводные силы поднимались по тревоге.

«Ленинец» стал важным политическим оружием в холодной войне. После появления у СССР атомного стратегического



Время гласности открыло для страны одно из самых закрытых предприятий – Севмаш. Несколько лет назад пресс-служба зафиксировала рекорд по посещению предприятия журналистами – более 300 человек в 2013 году освещали различные мероприятия ведущей верфи страны. Но как говорят старожилы, было время, когда на предприятие не ступала нога журналиста федеральных СМИ. Оказалось, это миф.

Даже в самые «глухие» времена, когда заводчане в целях конспирации говорили, что завод выпускает снегоуборочные машины, предприятие все же посещали журналисты. Свет на этот факт пролила публикация заводской газеты «Молотовец» 1945 года. Журналистка Советского информационного бюро Рита Райт делится своими впечатлениями от визита на завод. Как 47-летняя Рита попала на предприятие, остается загадкой. Кстати, перу Риты Райт доверялись не только заводы. Ее уважал Владимир Маяковский за талант переводчицы, она перевела его поэму «Мистерия-Буфф». По просьбе Лили Брик Рита фактически была

биографом известного поэта и документировала все, что делает и говорит Маяковский. Она была знакома с Пастернаком, Хлебниковым, Ахматовой, Лихачёвым. В ее переводе в СССР впервые появились русские версии многих произведений Генриха Бёлля, Франца Кафки, Джерома Сэлинджера, Уильяма Фолкнера, Курта Воннегута, Натали Саррот, Анны Франк, Эдгара По. Три года она посвятила работе корреспондентом Совинформбюро в Архангельске. Как раз в это время она и побывала в Молотовске (теперь Северодвинск). С дистанцией в 73 года другая журналистка, ее коллега по цеху – Анна Юдина – корреспондент РИА Новости (ранее Совинформбюро), тоже посетила Севмаш. Страницы нашего журнала станут своеобразной машиной времени – из 1944 года в 2017-й. Мы предлагаем вам увидеть Севмаш двух эпох глазами журналистов разных поколений.

Итак, назад, в будущее! ▶▶

+ РИТА РАЙТ

(Раиса Яковлевна Черномордик)

19 апреля 1898 – 29 декабря 1988

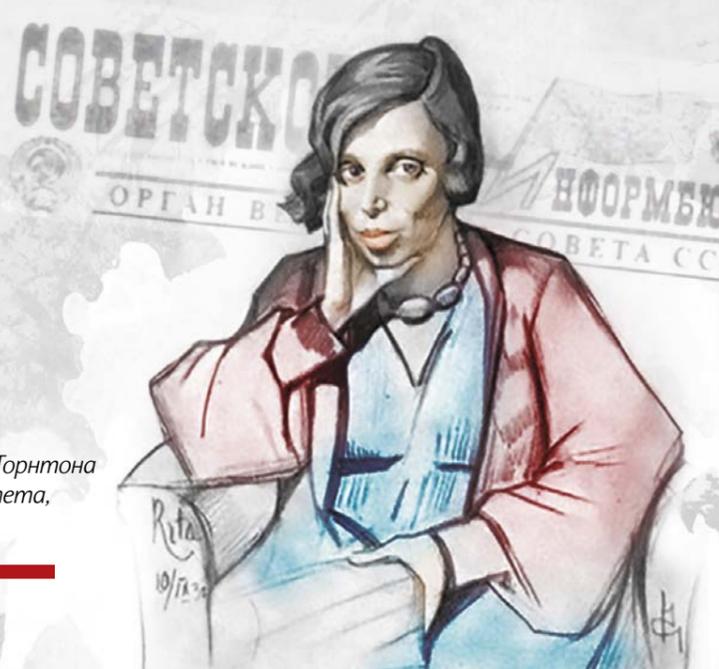
Советская писательница, переводчик с английского, французского и немецкого языков.

С 1938 года член Союза писателей СССР.

Награждена орденом Дружбы народов (1988), премиями им. Торнтон Уайддера Переводческого Центра Колумбийского университета, Министерства просвещения Австрии.

Газета «Молотовец», 1945 год

Рита Райт, специальный корреспондент Совинформбюро



Текст:

АННА ЮДИНА

Журналистка известных российских информационных агентств: РИА Новости, ИТАР-ТАСС. Основная тема публикаций – судостроение, авиационная промышленность.

Кит, на котором стоит Северодвинск

Мои впечатления

Для приезжего корреспондента первое впечатление от посещаемого им предприятия всегда является самым сильным. Главное, что бросается в глаза на заводе, – это молодость самого завода и молодость рабочих и мастеров всех его цехов. С особенной радостью знакомишься с этой замечательной молодежью, с настоящими гвардейцами тыла, которые обеспечивают победу фронту.

В цехе № 4 мы познакомились с молодым начальником участка тов. Моисеевым. Среди прекрасного оборудования цеха он с большой гордостью показал станки, спасенные им и его товарищами от немецких захватчиков при эвакуации с Николаевского завода. «Передайте зарубежным читателям, – сказал тов. Моисеев, – что импортное оборудование попало в надежные руки: мы даем не меньше 1,5-2-х норм на этих станках».

Когда мы попали в корпусный цех и увидели отличную работу электросварщиц, невольно вспомнилась американская «королева электросварки» Вера Андерсон, о которой писала и ваша газета. Нет никакого сомнения, что наши девушки, например, Нина Кошелева, безусловно, не уступят своей американской подруге. Об этом свидетельствует высокий класс работы, который они показывают ежедневно не в искусственной обстановке «рекордов», а в рядовой будничной, многочасовой работе.

Завод вправе гордиться своими фронтовыми молодежными бригадами и такими бригадирами, как Аксеновский, Бутусов, Кольченко и другие.

Молодежь завода не только прекрасно работает, но и растет в культурном отношении. Когда разговариваешь с одним из лучших стахановцев завода, молодым токарем Петром Чисточкиным, сразу чувствуешь, что он много и вдумчиво читал. Мастер-воспитатель цеха № 5 тов. Касьянов помогает молодежи налаживать не только работу, но и быт. Отличное впечатление производит молодежное общежитие цеха (угол Профсоюзной и

Осоавиахимовской ул.), благоустройством которого он руководил. Не зря вложили молодые рабочие столько сил в ремонт своего общежития. У них теперь теплый, чистый, уютный дом. Хорошие портреты вождей написал молодой способный художник, рабочий цеха Володя Похвалин. Здание общежития содержится в чистоте, и комендант общежития тов. Макушкина заботится об удобствах своих жильцов, как хорошая хозяйка.

Но вдвойне досадно было после замечательных цехов и уютных общежитий увидеть заводской клуб. Неприятный, тесный, холодный, он никак не может служить местом отдыха рабочих. Видно, что директор клуба тов. Бахтина недостаточно опытный товарищ, а со стороны заводского комитета она до сих пор не получила надлежащей помощи. И руководству завода нужно немедленно принять срочные меры к организации культурного отдыха для тех, кто своим самоотверженным трудом приближает час победы.



Впервые я приехала на Севмаш в 2013 году, когда начала работать в Военной редакции информационного агентства РИА Новости. Мне повезло попасть на одно из самых знаковых в истории верфи мероприятий – передачу индийской стороне авианосца «Викрамадитья».

Был ноябрь, погода была непривычно холодной для нас, москвичей, но бывалые коллеги объяснили – это еще не мороз, так, полмороза. Пока мы переезжали из Архангельска в Северодвинск, заспанное солнце пробилось из-за туч и золотило мачты стоящих у берегов Двины ледоколов. Как я позднее узнала, на верфях почти любой корабль или судно называют пароходом.

Северодвинск каждый раз поражает меня своей ухоженностью и порядком. В любой, даже самый сильный снег, улицы выметены и посыпаны песком, все площади убраны, развешена уличная подсветка. Правда, в 2013-м мы с коллегой из ТАССа так и не нашли, где поужинать, поэтому просто гуляли по вечернему Северодвинску, впервые узнавая новый для нас городок.

Севмаш – основа основ Северодвинска, гигантский кит, на котором стоит городок в устье Северной Двины. Помню, как вертела головой по сторонам, когда на следующее утро, на рассвете, нас пропустили через КПП и повезли на автобусе к причальной стенке. Помню гигантскую надстройку авианосца, спасенного из небытия трудами сотен корабелов. В стылом воздухе изо ртов шел пар, и мы удивлялись, до чего легко одеты индийцы из экипажа корабля. Даже мы, закутанные до ушей, начали мерзнуть.

На Севмаше к журналистам все относятся приветливо и всегда стараются с пониманием подойти к любому вопросу. За четыре года работы с заводом у меня – тьфу-тьфу! – ни разу не было такого, чтобы кто-то сказал хоть одно грубое слово, чего-то не позволил, куда-то не пустил – в пределах дозволенного, конечно, ведь верфь-то оборонная!

И не просто оборонная, а имеющая первостепенное значение для всей страны. Именно здесь делают знаменитые «Бореи» и «Ясени» – стратегические и многоцелевые подводные ракетноносцы, которые после спуска на воду и достройки неслышно покидают причальные стенки завода и отправляются в долгие странствия по морям и океанам.

Но о лодках чуть позже. Пока же вернусь в то незабываемое пасмурное утро, когда на «Викрамадитье» был торжественно поднят индийский флаг. Нас пустили на взлетную палубу корабля-гиганта. Я не удержалась – нагнулась и провела пальцами по мокрой шершавой поверхности. Похожие по силе впечатления довелось испытать только три с половиной года спустя, когда весной 2017-го брат-близнец «Викрамадитьи» – «Адмирал Кузнецов» – вернулся из далекого сирийского похода в Североморск, и толпу журналистов привезли на борт этого исполина...

И все-таки Северодвинск и Севмаш шутить не любят – испытывает новичков по полной программе суровой погодой. Пока на борт «Викрамадитьи» прибыл Дмитрий Рогозин, мы с коллегами порядком замерзли на ветру, а уж диктовать новости после подхода к высокому гостю сил не осталось совсем.

И снова выручило гостеприимство севмашевцев – никогда такого не было, чтобы журналистам не предложили проехать в пресс-службу завода, чтобы угостить их стаканом горячего чая.

Территория Севмаша настолько велика, что передвигаться по ней можно исключительно на автобусе. Цеха, где режут металл и делают какие-то невероятные и многочисленные патрубки, фланцы и прочие части подводных лодок, можно посмотреть, и нам их с удовольствием показывали. А вот святая святых – 50-й и 55-й цеха – тщательно закрыты от посторонних глаз, потому что именно здесь атомные подводные лодки обретают свой облик и узнаваемые грозные черты, здесь они получают все свои системы.

Суровое дыхание Белого моря всегда приносит в архангельские земли многоснежные зимы и короткие северные лета. Так уж повелось, что большую часть атомоходов проекта «Борей» и «Ясень» мы традиционно «закладываем» летом, на день ВМФ, и зимой – ко Дню рождения Севмаша. За минувшие годы у меня было, как минимум, пять-шесть таких командировок. Церемония закладки нового корабля, конечно, не так зрелищна, как его спуск на воду или передача флоту, но символизирует самую главную отправную точку в жизни корабля – его рождение. Какая судьба ждет то или иное их детище, корабель, конечно, предсказать не могут. Но с любовью относятся к каждому построенному «пароходу». Он – их хлеб, их гордость, их жизнь.

«ЧТО В ИМЕНИ ТЕБЕ МОЁМ?..»

Текст: Михаил Старожилов



+ «СТРОИЛ «ГРАНИТЫ» И «АНТЕИ», «СЛУЖИЛ НА «АКУЛЕ», «ИСПЫТЫВАЛ «БОРЕЙ»... ТАКИЕ ЦИТАТЫ МОЖНО ВСТРЕТИТЬ В ПРЕССЕ В ЖИЗНЕОПИСАНИЯХ РАБОТНИКОВ СЕВМАША. СЕГОДНЯ НИКТО НЕ ЗАПОДОЗРИТ ЖУРНАЛИСТА В СТРЕМЛЕНИИ СКРЫТЬ ПРИЧАСТНОСТЬ СВОЕГО ГЕРОЯ К ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ. НО ИЗНАЧАЛЬНО ТАКИЕ НАЗВАНИЯ БЫЛИ ПРИДУМАНЫ ВОВСЕ НЕ ДЛЯ ВЫСОКОГО СТИЛЯ, А ПО ВСЕМ ПРАВИЛАМ ВОЕННОЙ НАУКИ...»

Первая советская атомная подводная лодка создавалась в обстановке жуткой секретности. Проект 627 получил шифр «Кит». Как шифровали? И, главное, зачем? Ответ на второй вопрос вроде ясен: запутать разведку вероятного противника. Что касается приемов кодирования типов и видов вооружения и военной техники, то вездесущая Wikipedia в числе прочих выделяет кодирование по ассоциативному признаку. В случае с первой АПЛ, видимо, так и было – впервые в практике отечественного подводного кораблестроения лодка получила не классическую штевневую оконечность, а изящный каплевидный нос – сходство с мордой кита очевидное. Вместе с тем, не имея в открытом доступе коды советской техники, зарубежные классификаторы вводили свои. Так, в справочнике Jane проект 627 «Кит» получил шифр November. Проследить логику западных спецслужб сложно, остается предположить ассоциацию с главным советским праздником 7 ноября, тем более что на воду АПЛ была спущена в год 40-летия Революции.

Самая массовая серия АПЛ Севмаша – корабли с баллистическими ракетами проекта 667А и его модификаций – получили в шифрах названия рыб и морских животных: «Навага» (667А), «Мурена» (667Б), «Мурена-М» (667БД), «Кальмар» (667БДР), «Дельфин» (667БДРМ). Согласитесь, вполне безобидно для лодок с оружием, способным стереть с планеты континент. А вот за рубежом головной корабль проекта 667А получил шифр Yankee, видимо, за внешнее сходство с американским аналогом – АПЛ типа «Джордж Вашингтон». Последующие модификации (с проекта 667Б) зашифровали более практично, с Delta-I до Delta-IV, – видимо, имея в виду эволюцию комплекса морских ракет с разделяющимися боеголовками.

Проект первой отечественной АПЛ с корпусом из титанового сплава получил номер 661 и шифр «Анчар». Что общего имело ядовитое дерево, воспетое Пушкиным, со скоростной подводной лодкой, остается только гадать. Возможно, все дело в главном оружии лодки – крылатых ракетах «Аметист». Допустима ассоциация со стрелами, наконечники которых туземцы Малайзии пропитывали соком анчара. За рубежом проект называли просто PAPA – здесь даже фантазии

не хватает, чтобы дать хоть какое-то логическое объяснение. А на флоте и в промышленности СССР очень дорогая даже на сегодняшний день атомная подводная лодка получила неофициальное наименование «Золотая рыбка», под которым наиболее известна до сих пор.

Шифр «Плавник» получила разработка опытной глубоководной торпедной подводной лодки. Так назвали и сам проект подлодки под номером 685. С 1988 года единственный корабль этого проекта с бортовым номером К-278 известен как «Комсомолец». На Западе получил шифр Mike. На мой взгляд, здесь уместна только одна аналогия – легендарное погружение корабля на рекордную глубину в 1027 метров в августе 1985 года (что не могло остаться незамеченным в США и странах НАТО) совпало с началом «перестройки» и эпохи М.С. Горбачева, незадолго до этого события назначенного генеральным секретарем ЦК КПСС.

Проект 949 унаследовал шифр «Гранит» от кодировки ракетного комплекса П-700, для размещения которого корабль, собственно, и создавался. Потому на Севмаше строили «Граниты». А вот модификация 949А уже получила шифр «Антей», и здесь нет никакой интриги – распространена практика именовать проекты с литерой А новыми шифрами, начинающимися с первой буквы алфавита. Так вслед за «Гранитами» пошли «Антей». В связи с гибелью одного из кораблей проекта 949А – подводного крейсера «Курск» – такое, чисто механическое, наименование проектов вдруг подверглось критике. Валерий Рязанцев в своей книге «В кильватерном строю за смертью» пишет: «Какое отношение имеет мифологический великан Антей к морю, непонятно... неуязвимость и сила Антея действовала до тех пор, пока он прикасался к Матери-Земле? Сила и мощь атомной подводной лодки связана не с Землей... Прикоснется подводная лодка к Земле, и пропадет ее сила, произойдет авария или катастрофа». В западных справочниках обе модификации, проекты 949 и 949А, именовали Oscar-I и Oscar-II. Но как связаны наши подлодки с престижной наградой американской киноакадемии, остается только гадать.

Самые большие в мире подводные лодки проекта 941 известны у нас под шифром «Акула», что подчеркивает

их мощь и силу. Изображение этого морского хищника красовалось на носовых эмблемах всех шести кораблей серии. Причем акула изображалась перекусывающей трезубец, что означало превосходство советского оружия над американскими ракетами «Трайидент» (trident – трезубец, англ.). Между тем, на Западе опять заменили наш образный шифр на весьма конкретный – лодки проекта 941 именовались Turhoop – именно так называлась вся система, объединившая ракетный комплекс Д-19 и его носитель – подводную лодку.

При упоминании в одном контексте российских и западных шифров нередко возникает путаница. Так случилось с АПЛ проекта 971, который изначально получил шифр «Щука-Б». Лодки начали строить на заводе в Комсомольске-на-Амуре в 1980 году. В 1986 году серию продолжили на Севмаше. И теперь она больше известна как «Барс», по имени головного севмашевского корабля. Шифр «Щука-Б» не прижился. Возможно, еще и потому, что популярный советский фильм «Командир счастливой «Щуки» прочно закрепил это название за дизельными подводными лодками СССР времен Великой Отечественной. А на Западе проект 971 получил шифр Akula, и сегодня эти корабли часто путают с русскими «Акулами» (о которых написано выше).

Падение «железного занавеса» и последовавшая за ним эра глобального Интернета сделали доступными ранее закрытые сведения. Возможно, актуальность двойной кодировки проектов вооружения и военной техники скоро отпадет совсем. СМИ сегодня с легкостью оперируют шифрами и параметрами самолетов, ракет и кораблей. Возможно, потому проекты современных российских атомных подлодок шифрами «Борей» и «Ясень» не имеют иных обозначений в зарубежной классификации. Хотя применительно к «Борею» встречается шифр Kopung, что со шведского переводится как «князь» и соотносится с названиями кораблей этой «княжеской» серии («Юрий Долгорукий», «Александр Невский» и т.д.). Ну а Ясень, обладающий упругой и прочной древесиной, использовавшейся для изготовления боевых орудий и орудий охоты, как никогда подходит для наименования проекта корабля, отличающегося высокой ударной мощью и скрытностью.



ВОПРОСАМ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ СЕВМАША ВСЕГДА УДЕЛЯЛОСЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ, КАК СО СТОРОНЫ РУКОВОДСТВА ПРЕДПРИЯТИЯ, ТАК И СО СТОРОНЫ РУКОВОДСТВА СТРАНЫ. И ЭТО НЕМУДРЕНО – ВЕДЬ ИЗНАЧАЛЬНО СПРОЕКТИРОВАННОМУ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НАДВОДНЫХ КОРАБЛЕЙ ЗАВОДУ ПРЕДСТОЯЛО РЕШАТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ЗАДАЧИ СОЗДАНИЯ ДЛЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОВРЕМЕННЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ И НАЗНАЧЕНИЙ. ТУТ И ПЕРВАЯ В МИРЕ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА, ВООРУЖЕННАЯ БАЛЛИСТИЧЕСКИМИ РАКЕТАМИ, ПЕРВАЯ В СТРАНЕ АТОМНАЯ ПОДВОДНАЯ ЛОДКА, ПЕРВАЯ В МИРЕ АПЛ С ТИТАНОВЫМ КОРПУСОМ, САМАЯ СКОРОСТНАЯ, САМАЯ ГЛУБОКОВОДНАЯ БОЕВАЯ, САМАЯ БОЛЬШАЯ В МИРЕ АТОМНЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ...

Укрепление стальной плиты в эллинге № 1

+ В НОГУ СО ВРЕМЕНЕМ



Текст: **Евгений БОРОДИН**,
главный инженер АО «ПО «Севмаш»

С середины 90-х годов прошлого века предприятие активно занимается новой для себя тематикой – созданием морской техники для освоения углеводородных месторождений на арктическом шельфе и военно-техническим сотрудничеством. В результате напряженной работы предприятие в 2013 году передало Индии первый в современной России авианосец «Викрамадитья», а в 2014 году передало в эксплуатацию уникальную морскую ледостойкую стационарную платформу «Приразломная». Одновременно с этими проектами завод ведет строительство многоцелевых и стратегических атомных подводных лодок четвертого поколения.

Последняя крупная модернизация производственных мощностей Севмаша была проведена в 70-е годы прошлого века под строительство атомных подводных лодок третьего поколения. В начале постсоветского периода при практически полном отсутствии государственной поддержки предприятие осуществляло преимущественно точечное поддержание производственных мощностей за счет собственных средств.

В 1990–2000-е годы в условиях недостаточного финансирования производственные мощности не наращивались и стремительно устаревали. Еще худшая ситуация складывалась на предприятиях-поставщиках Севмаша. Заводу приходилось осваивать производство изделий, ранее поставляемых по кооперации. К 2006 году стало понятно, что строительство серий атомных подводных лодок четвертого поколения проектов «Борей» и «Ясень» невозможно развернуть без реализации комплексной программы модернизации с государственной поддержкой. В 2007 году Севмаш подготовил и обосновал предложения по техническому перевооружению производственных мощностей в отраслевых институтах и центральных конструкторских бюро, которые получили одобрение Правительства РФ.

В Федеральную целевую программу «Развитие оборонно-промышленного комплекса РФ» вошли мероприятия по модернизации практически всех основных производств предприятия. За 9 лет по ФЦП реализованы 15 из 21-го пункта программы. Закуплены автоматизированные технологические комплексы, многоканальные измерительные приборы, высокоточные станки с программным управлением, высокоэффективное энергетическое и механизированное

сварочное оборудование, транспортные системы высокой грузоподъемности, надежные средства контроля и измерений. В ближайшие 2-3 года будет завершено техническое перевооружение машиностроительного, металлургического и неметаллического производств.

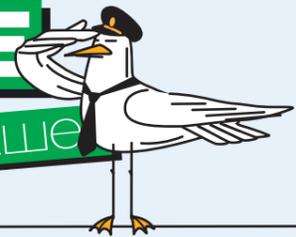
ПРОВЕДЕНЫ МАСШТАБНЫЕ РАБОТЫ ПО РЕКОНСТРУКЦИИ СЛЕДУЮЩИХ ВАЖНЕЙШИХ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРЕДПРИЯТИЯ:

- Реконструировано судовое подъемное устройство цеха № 42 (слип) с увеличением грузоподъемности в 3 раза, что позволяет производить доковый ремонт и модернизацию заказов специального назначения.
- Выполнена реконструкция докового места в наливном бассейне с целью ремонта и модернизации крупных надводных кораблей.
- В рамках реконструкции транспортно-передаточного комплекса предприятия на верхней ступени наливного бассейна построен причал с поперечными судовозными путями и строится транспортный понтон, что позволит обеспечить транспортировку крупногабаритных корпусных конструкций и агрегатов в эллинг № 1 без задействования кранового оборудования эллинга № 2 стапельно-сдаточного производства.
- В обеспечение Государственной программы вооружений производится реконструкция северного и южного доков эллинга № 1 стапельно-сдаточного производства с установкой строительных эстакад с инженерными сетями, нового кранового и энергетического оборудования.
- Для обеспечения надежного энергоснабжения при достройке и швартовных испытаниях заказов у набережной № 3 производится реконструкция котельной высокого давления с заменой энергетического оборудования и инженерных сетей.

Из перечисленного видно, что за последние 10 лет проведена большая работа по техническому развитию предприятия. Но она на этом не заканчивается: в настоящее время в Правительстве РФ формируется новая государственная программа вооружений, и предприятию необходимо будет подготовить производственные мощности под строительство перспективных образцов военной техники. Соответствующие предложения уже направлены в ОСК и Минпромторг России для включения в проект Государственной программы развития оборонно-промышленного комплекса на 2018–2027 годы.

Работа предстоит трудная, напряженная, но интересная.

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ о Севмаше



СЕВМАШ
РАСПОЛАГАЕТСЯ НА ТЕРРИТОРИИ

300 Га

По площади предприятие
соизмеримо с площадью

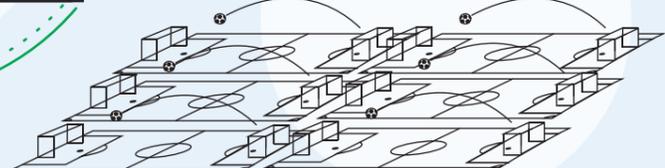
6



государств Ватикан

ЭЛЛИНГ № 2
стапельно-сдаточного
производства (цех № 55) – самый
большой крытый эллинг в Европе
(S=111 040 м²), где строятся
атомные подводные
лодки. На его крыше
можно разместить
футбольных полей

6



НА ПРЕДПРИЯТИИ ТРУДИТСЯ БОЛЕЕ

27 000

ЧЕЛОВЕК,

это больше
населения целого
города Онеги
Архангельской области



65%
мужчины

35%
женщины



ЭЛЛИНГ № 1
стапельно-сдаточного
производства (цех № 50) –
старейший цех предприятия,
построенный на сваях
из лиственницы.
Под его сводами может

14 поместиться
храмов **Василия Блаженного**

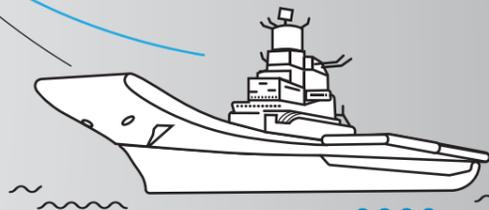


МОРСКАЯ ЛЕДОСТОЙКАЯ
СТАЦИОНАРНАЯ ПЛАТФОРМА
«ПРИРАЗЛОМНАЯ» –

единственная платформа, ведущая добычу
нефти на арктическом шельфе,
по размерам сравнима с пирамидой Хеопса.
В июне 2017 года добыто 5 млн тонн нефти



АВИАНОСЕЦ
«ВИКРАМАДИТЬЯ»



самый большой военный корабль,
когда-либо поставленный Россией на экспорт.
Он может развивать скорость в 30 узлов

На территории Севмаша располагается

НИКОЛЬСКИЙ СОБОР



бывшего Николо-Корельского монастыря,
которому более 600 лет.
Первый северный торговый порт

ПОСТРОЕНО И
ПЕРЕДАНО:

45

БОЕВЫХ
НАДВОДНЫХ
КОРАБЛЕЙ

172
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК:

132
АТОМНЫЕ

40

ДИЗЕЛЬНЫЕ

ВОЗМОЖНОСТИ СТАПЕЛЕЙ

ПОЗВОЛЯЮТ ПРЕДПРИЯТИЮ СТРОИТЬ СУДА

дедвейтом
до **100 000 тонн** и

шириной
корпуса
до **38**
метров

Предприятие
располагает
стапельными
местами
в крытых эллингах
общей площадью более **100 000 м²**

ВЛАДИМИР ПОЗНЕР:

«Увидеть Севмаш хотя бы раз...»

Севмаш – флагман отечественного кораблестроения, крупнейшая верфь России, мощь и стать. Здесь трудятся надежные, увлеченные люди, здесь, на стапелях, строится атомный подводный щит целой страны. И посещают предприятие гости под стать заводу. С одним из таких посетителей, общественным деятелем и публицистом Владимиром Познером, нам повезло пообщаться – о кораблестроении, журналистике, о России и, конечно, о людях.

Владимир Владимирович вошел в заводской музей быстрым уверенным шагом, легко скинул пальто и последовал за экскурсоводом. Увлеченно слушал о кораблях, задавал вопросы, всматривался в фотографии. Его не смутил пробирающий до костей северный ветер, следовавший за важным гостем и около Никольского собора, и на дамбе наливного бассейна. На вопросы Владимир Познер отвечал вдумчиво, основательно, что и понятно – человек высокой образованности.



– Владимир Владимирович, как Вы решились приехать в наш суровый холодный край, посетить Северодвинск?

– Вы знаете, я на самом деле не хотел ехать. Жена сказала – надо. Спорить с ней я не стал. И не жалею – я под очень большим впечатлением от Севмаша.

– Чем запомнится Вам самая большая верфь страны?

– Всем, что я здесь увидел, хотя, к сожалению, посмотреть удалось совсем немного – время было ограничено. Но масштабы того, что сделано, и труд, который был вложен в это, – легко сказать на словах, но трудно передать. Многие сейчас говорят о патриотическом воспитании. А я считаю, что нужно увидеть Севмаш хотя бы раз, чтобы почувствовать, сколько в этом и драмы, и трагедии, и героизма. Это поразительно! Люди приняли волевое решение, и завод был построен. Много делалось руками заключенных, и меня порадовало, что на Севмаше и о былых трудностях, и о радостях говорят одинаково открыто. Важны детали. Общее мы все знаем, а когда начинаешь вникать, начинаешь понимать гораздо больше. Не только о кораблестроении, но и о других вещах.

– Кораблестроение считается достаточно закрытой темой по многим параметрам, информации доступно не так много...

– Да, и этот вопрос меня волнует. Почему, к примеру, мы знаем фамилии конструкторов самолетов – Туполева, Яковлева, а конструкторы кораблей, сделавшие такие поразительные вещи, гораздо менее известны? Ведь эти люди, по сути, вложили свою жизнь в то, чтобы жить было безопасно. А зна-

ют их совсем немногие. Конечно, вы, работая в этой сфере, с легкостью можете назвать с десяток имен, но для обывателей, не погруженных в кораблестроение, это недоступно. А я считаю, что в любом деле люди – это главное. Не мог, кстати говоря, не заметить, в каких домах живут ваши люди. Это печально. Они строят такие корабли, работают с такими технологиями, которые обычному человеку представить трудно. А в каких домах они живут, вы только посмотрите.

– Вы, как журналист, много общаетесь с людьми, говорите о них, пишете...

– Главная задача СМИ, я считаю, указать на неполадок. Поэтому нас не любят. И не должны любить. Но мы делаем свою работу для людей. А иначе как еще указать власти на недостатки? Кто людям поможет?

– Что для вас важнее: открыть всю правду и в чем-то обидеть человека, доставить ему определенные неудобства или же скрыть какие-то факты, считая это за благо?

– Важно во всем находить компромисс. А уж его каждый человек определяет для себя. Знаете, у меня был очень близкий друг. Он говорил так: «Не дай вам Бог утром увидеть в зеркале свое лицо и захотеть в него плюнуть». Очень ценные и глубокие слова. Вот он, весь компромисс, в одной фразе.

– Вы гражданин трех стран. Чем вас привлекает Россия?

– Я приехал в Советский Союз, когда мне было 18 лет. Приехал не по своей воле, а по воле папы. Он очень хотел вернуться. Уже через пять лет после приезда я понял, что жить здесь не хочу. Просто не чувствую себя дома. Я скучал по Нью-Йорку, по друзьям. В 1991 году я все-таки вернулся в Америку. Работал на телевидении. Думал, что в Россию не вернусь. Но здесь у меня – работа. И я хочу сказать, что мне повезло: у меня уникальное положение на телевидении. Такого отношения я больше не увижу нигде, ни в Америке, ни во Франции. Там мне никто и не предложит работу, мне все-таки 83 года. Я очень ценю свою работу. Она дает мне свободу. Она открывает мне интересные места, дарит знакомства с интересными людьми. Вот, к примеру, сегодня я побывал на Севмаше. И здесь я почувствовал, как становлюсь патриотом.



Замечательный музей. Именно музей, он сохраняет память о том, что мы, кто – как создавали ВМС России. Здесь много драматического, много трагического, но и много героического и величественного. Обязательно надо, чтобы люди видели это, узнали об этом. Именно из такого материала рассказывать становится интереснее.
Спасибо.
Т. Познер 03.10.2017

Подготовила: Элина Никулина



За флотскими информационными сводками едва успеваешь следить – настолько активно в последние годы по всем направлениям развивается ВМФ. Надводные корабли, морская авиация, глубоководные аппараты, дизельные и атомные подводные лодки... У Главнокомандующего ВМФ России адмирала Владимира Королёва в постоянном поле зрения не только отряды и группировки ВМФ, но и каждый корабль, каждая подводная лодка. Подводный флот Главком знает особенно хорошо: 40 лет он посвятил службе на атомоходах, выполнял ответственные и сложнейшие дальние походы на АПЛ, командовал дивизией атомных подводных лодок и одним из самых мощных флотов в мире – Северным... Отлично знает, каким должен быть атомный подводный ракетноносец, удовлетворяющий всем требованиям флота: от обитаемости до боевых качеств. В своем напряженном графике Владимир Иванович нашел время для того, чтобы встретиться и рассказать о сегодняшнем дне атомного подводного флота, взаимодействии с промышленностью и планах на будущее. Наша встреча состоялась под сводами исторического здания, где вот уже пять лет дислоцируется Главное командование ВМФ – в Адмиралтействе.



– В 2017 году на День Военно-морского флота в Санкт-Петербурге состоялся грандиозный Военно-морской Парад. Впервые за всю историю по такому случаю в Кронштадт прибыли два мощных корабля – крейсер «Петр Великий» и самая большая АПЛ в мире – «Дмитрий Донской». Какие сложности были с тем, чтобы корабли, пройдя пять морей, в том числе омывающих страны НАТО, пришли к берегам северной столицы?

– Сложностей больших не было. Так как АПЛ «Дмитрий Донской» имеет самое большое водоизмещение среди подводных лодок, предварительно были проведены необходимые расчеты, которые касаются возможности прохождения через Балтийский пролив. Мы оценили маршрут с точки зрения глубин, подходов к Финскому заливу и в самом Финском заливе. Проведена большая работа. Экипаж готовился к этому переходу несколько месяцев, потому что ситуация, в которой оказались подводники в проливах Большой и Малый Бельт, совершенно другая, чем в Белом и Баренцевом морях. Там высокая интенсивность судоходства и рыболовства. Соответственно, при подготовке к переходу мы использовали все ресурсы, которые имеются в Военно-морском флоте и позволяют эффективно подготовить корабли и лодки к плаванию в таких районах, как Балтика. Но нужно отметить, что в очередной раз мы подтвердили, что наши подводные лодки

сделаны надежно, с достаточным уровнем технического прогресса, который был характерен для того времени. И экипажи «Петра Великого» и «Дмитрия Донского» проявили себя с самой лучшей стороны, показав высокий профессионализм в обеспечении навигационной безопасности плавания в узкостях и районах интенсивного судоходства.

– Какова дальнейшая судьба АПЛ «Дмитрий Донской», ведь другие корабли этого проекта уже выведены из состава флота...

– «Дмитрий Донской» будет в составе ВМФ.

– Владимир Иванович, круг вопросов, который Вы, как Главнокомандующий ВМФ, решаете, очень широк. Ваш график, наверное, расписан по часам не только в будни, но и в выходные. Остается ли при таком напряженном режиме время для семьи, детей?..

– Вы знаете, для меня семья – это поддержка и опора. Но будем прямо говорить – жене и детям теперь удастся уделять гораздо меньше времени. Служба здесь, в Адмиралтействе, – это огромная ответственность. И не только для меня, как Главкома, но и для каждого офицера, каждого служащего. Это честь служить в Военно-морском флоте и посвящать этому служению всю свою жизнь!

– Спасибо, Владимир Иванович, за содержательную и интересную беседу!

Беседовала: Екатерина Пиликина

ВЛАДИМИР КОРОЛЁВ:

«СЕВМАШ СТОИТ НА ОДНОЙ ИЗ ПЕРВЫХ ПОЗИЦИЙ В МИРЕ...»

– Уважаемый Владимир Иванович, последние пять лет отметились тем, что в состав флота вошли атомные подводные лодки четвертого поколения проектов «Борей» и «Ясень». По сути, началась новая эпоха. Готовы ли были экипажи приступить к освоению более совершенных и наукоемких кораблей?

– В Военно-морском флоте система подготовки экипажей отработана десятилетиями: теория и практика. У нас есть учебные центры, специально занимающиеся этой задачей, высшие офицерские классы и, конечно же, непосредственная отработка навыков ведется во время практики на кораблях. Безусловно, флот ждал ввода в строй кораблей четвертого поколения. Экипажи начинали осваивать атомные подводные лодки «Юрий Долгорукий», «Александр Невский», «Владимир Мономах», «Северодвинск» еще задолго до того, как на них был поднят Андреевский флаг. На Севмаш, где строились корабли, они прибыли, когда АПЛ находились на стапеле. Затем экипажи принимали участие в проведении заводских и государственных испытаний. Поэтому то, что наши подводники были подготовлены к эксплуатации АПЛ отлично, никаких сомнений не вызывает.

– Что касается соотношения «ожидание – реальность»... Насколько АПЛ четвертого поколения оправдали себя в деле? Как идет эксплуатация современных атомоходов в морях и океанах?

– Сегодня отношение к процессу приемки атомных подводных лодок от промышленности совершенно другое, чем 10-15 лет назад. Сейчас корабли принимаются прак-

тически без всяких допусков и должны изначально строго соответствовать всем тактико-техническим характеристикам, которые были заложены в расчетно-конструкторской документации. На этапе приема это наша главная задача. Как подтверждает практика последних лет, этот подход себя полностью оправдывает. Простой пример: походы наших атомных ракетных крейсеров стратегического назначения в арктический регион, их переходы с Северного на Тихоокеанский флот выполнены безукоризненно. Причем, это касается как самого корабля, функционирования техники (я имею в виду прежде всего безаварийность), так и подготовки экипажа. А ведь плавание в Арктике, особенно подледное, ошибок не прощает. И та прекрасная школа, которую мы сегодня имеем – это результат нашей совместной деятельности – Военно-морского флота, ученых, конструкторов, военных моряков и промышленности, в частности Севмаша.

– То есть на службе у России надежные корабли? На Ваш взгляд, как выполняется задача строительства атомного подводного флота нового поколения?

– Во-первых, хочу отметить, что далеко не каждая страна способна строить свой атомный подводный флот. На сегодняшний день всего пять государств решаются и могут позволить себе это делать. Я не просто так говорю – решаются. Для того, чтобы строить атомные подводные лодки с высоким качеством, нужно иметь несколько составляющих: развитую фундаментальную и прикладную науку, хорошую профессиональную базу конструкторских бюро (ведущие КБ России по проектированию АПЛ – Санкт-Петербургские

бюро «Рубин» и «Малахит»), безусловно, отлаженную кооперацию сотен предприятий и, конечно, подготовку к технологическому процессу. За всем этим стоит колоссальный труд. Верховный Главнокомандующий Вооруженными Силами РФ утвердил Севмаш головным предприятием, которое занимается атомным подводным кораблестроением. Ни у кого не вызывает сомнений компетентность этой верфи, и сегодня Севмаш стоит на одной из первых позиций в мире в атомном подводном кораблестроении. Конечно, в процессе строительства есть рабочие нюансы, но они неизбежны в связи с трудоемкостью и сложностью решаемой задачи.

– Владимир Иванович, в этом году на Севмаше была заложена АПЛ «Ульяновск», завершающая серию кораблей проекта «Ясень-М». Каковы дальнейшие перспективы по строительству атомного подводного флота?

– Мы даем себе ясный отчет в том, что ни в коем случае нельзя останавливаться на том, что уже сделано. Если обратиться к истории, к примеру, к проектам 667 или 971, то за первой подводной лодкой шли модернизированные серии кораблей – 667А, Б, БД, БДРМ... То же самое было и с многоцелевыми подводными лодками. Думаю, это очень правильное направление. Кроме того, мы сейчас перешли к проектированию атомных подводных лодок пятого поколения. В целом считаю, что сегодня в составе Военно-морского флота находятся лучшие корабли, они гарантированно обеспечивают нашу безопасность практически во всех районах Мирового океана.

Лет десять назад ответственный сдатчик одной из самых современных атомных подводных лодок проекта «Ясень» «Северодвинск» – Валерий Добровольский – на все попытки взять у него интервью отвечал жестким «нет». Ответ был понятен. Такого корабля в истории ВМФ еще не было, и говорить о нем было преждевременным. А потому только со стороны пришлось наблюдать, как Валерий Дмитриевич Добровольский строит свой атомоход. И только когда была дописана финальная страница личного дневника, который он вел на протяжении всех лет строительства, поставлен штамп о закрытии всех построечных документов, а на корабле поднят Андреевский флаг, он нам улыбнулся. Оказалось, в своем суровом кораблестроительном деле он даже не прозаик. Он практически поэт. С таким трепетом рассказывать о своей работе может только человек, глубоко в нее влюбленный! Сейчас ракетносец Валерия Дмитриевича несет службу в составе Северного флота. А он вместе с ним – отвечает за сервисное обслуживание АПК «Северодвинск».



Текст: **ВАЛЕРИЙ ДОБРОВольский**,
ответственный сдатчик АПК «Северодвинск»

Как тебе служится, Крейсер подводный?

Изумительной красоты берега Кольского полуострова: величественные утесы, суровые скалы, гранит всех цветов, от черного и коричневого до буро-зеленого. Особенно красиво море: волны, даже при небольшом волнении, разбиваются о прибрежные скалы белоснежными брызгами. И что удивительно, подводная лодка «Северодвинск» не теряется и не кажется маленькой на фоне природных громадин, напротив – гармонично вписывается в береговую черту...

Посчастливилось готовить и провожать корабль в дальний поход, на боевую службу. Позади напряженное время проверок готовности выхода в море, впереди трудные испытания для корабля и экипажа. Сосредоточенные лица подводников, четкие доклады, короткие напутствия – корабль в море. Быть в такие минуты рядом со своей подводной лодкой, со своим экипажем дорогого стоит. Еще раз осмотреть корабль, осмыслить пройденный путь.

Вспоминаю слова Дмитрия Анатольевича Медведева, сказанные в 2010 году на выводе корабля из цеха: «Корабль строился долго, трудно, без преувеличения создавался всей страной». Слова справедливые, и мы справились несмотря на трудности. И то, что корабль служит, выполняет поставленные задачи, отвечает самым современным требованиям, говорит о том, что корабль состоялся.

АПК «Северодвинск» был заложен, как принято сейчас говорить, в «лихие девяностые». Пережил самое непредсказуемое для России время. Строился 17 лет, а морально не устарел! Мало того, удалось сделать то, что только мыслилось в советское время. Многие делали впервые.

Впервые воплотили принципиально новую архитектуру корпуса, рассчитанную на предельные глубины и минимальный запас плавучести. Запомнились работы по освоению производства конструкционных

сталей, которые ранее поставлялись заводами Украины. Запомнились работы по созданию уникальных заготовок прочного корпуса – и, как результат, совершенствование технологического процесса формирования блок-секций в корпусосборочном производстве. Запомнились работы по сварке труб торпедных аппаратов. Интересно, что технологию сварки разрабатывал Хабаровский институт, дорабатывал для условий завода Отдел главного сварщика нашего предприятия. В итоге сократили продолжительность работ на один месяц, с дополнительным требованием ежедневного контроля геометрии.

Впервые создали новый гидроакустический комплекс. По образному выражению подводников, «Северодвинск» – первая субмарина, которая видит в подводной «каше» почти все.

Впервые испытали мощное ракетное вооружение, универсальные пусковые установки с возможностью комбинировать оружие при выполнении боевых задач – от поражения наземных целей до борьбы с надводными кораблями. Во многом благодаря этому крылатую ракету «Калибр» знают все. И средства массовой информации, и Интернет, все, кто интересуется достижениями военной науки. Именно «Северодвинск» дал дорогу новому оружию – провел весь объем испытаний комплекса «Калибр» от бросковых до лётных из подводного и надводного положений.

Выполнили десятки опытно-конструкторских работ, создали оборудование, судовое машиностроение и арматуру нового поколения с задачей дальнейшего повышения скрытности, снижения шумности, внедрения передовых технических решений.

Все это потребовало огромного количества испытаний, чтобы подтвердить правильность и надежность принятых решений. Достаточно сказать, что корабль провел в море целый год ходовых испытаний и опытной эксплуатации, впервые за последние десятилетия отечественная подводная лодка достигла предельной глубины, испытала спасательную камеру. Десятки актов испытания оборудования, комплексов и систем корабля послужили основанием для их доработок, базой для последующих проектов.

Но главная заслуга «Северодвинска» в том, что он первым пошел по пути создания подводных лодок четвертого поколения, благодаря чему сохранился и развивается военно-промышленный комплекс, укрепляется производственный и кадровый потенциал отечественного кораблестроения.

Счастливой службы и многих миль боевых походов, крейсер «Северодвинск»! У нас впереди еще много работы, и не только по поддержанию технической готовности уже построенных кораблей, но и по дальнейшему развитию флота.



Из чего состоит такая сложная и наукоемкая техника, как атомная подводная лодка? Как ее построить, чтобы многотонная громадина могла всплывать и погружаться по команде, которую ей дает человек. Как соединить разрозненные комплектующие, оборудование, материалы, которые поступают на Севмаш со всей страны, чтобы в результате вдохнуть в корабль жизнь и отправить на боевую службу. Знать все: от того, с каким составом надо выбрать краску, чтобы за 25 лет под водой ржавчина не «съела» корабль, до тонкостей акустических приборов и другой техники... Из 27 тысяч сотрудников, работающих на Севмаше, во все эти тайны посвящены не более нескольких сотен человек. В их числе строители атомных подводных лодок. И даже если за чашкой крепкого чая вы попытаетесь расспросить этих людей о сложностях их работы, градус разговора это не поднимет. Всю правду они не расскажут никогда. Государственная тайна. Но все же есть темы, которыми они могут поделиться.



Наш разговор с начальником
Управления подводного
кораблестроения АО «ПО «Севмаш»

Маратом АБИЖАНОВЫМ

состоялся в канун 65-летия отдела строителей
подводных лодок и 20-летия Управления
подводного кораблестроения Севмаша.

КОРАБЛИ НАШЕЙ ЖИЗНИ

– **Марат Абдраухович, сегодня на стапелях Севмаша ведется строительство двух серий кораблей четвертого поколения проектов «Ясень-М» и «Борей-А». Есть ли какая-то разница в подходах к строительству АПЛ этих проектов?**

– В последнее десятилетие производственная программа по строительству атомных подводных лодок четвертого поколения у предприятия очень насыщенная. Корабли проектов «Ясень» (проектант СПМБМ «Малахит») и «Борей» (проектант ЦКБ «Рубин»), безусловно, отличаются. И в первую очередь назначением. «Борей» – это так называемые стратеги, – ракетные подводные крейсера стратегического назначения, «Ясени» – атомные многоцелевые, предназначены для уничтожения надводных кораблей и судов, подводных лодок и наземных объектов противника, по сути, истребители. Они выполняют абсолютно разные боевые задачи. Методы строительства одинаковы, а вот система выполнения работ отличается. На мой взгляд, проект «Ясень» по технологии строительства гораздо сложнее, но это характерная конструктивная особенность многоцелевых кораблей. В части оборудования корабли обоих проектов оснащены отлично.

– **В среднем требуется 6-7 лет для того, чтобы с нуля построить атомный подводный лодка. Почему так долго строится атомная подводная лодка?**

– Мы укладываемся в общемировую практику по строительству подводных кораблей. Атомный – сложное высо-

котехнологическое изделие, концентрат передовых идей всей страны: тысяч заводов, десятков научных институтов, конструкторских бюро. Через проектантов мы находимся в тесной кооперации со многими предприятиями, научно-исследовательскими организациями. На строительство современной подводной лодки с момента закладки ее на стапеле до спуска на воду и заводских испытаний уходит, конечно, не год и не два. Это очень трудоемкая и ответственная работа. А на создание серии кораблей требуются десятилетия. Наука, технологии, конструкторская мысль в это время не стоят на месте. Кроме того, новые задачи появляются и у главного заказчика – флота. Поддерживаем связь и с профильными военными институтами. Их представители вместе с представителями наших контрагентов участвуют в испытаниях, а по их результатам делают свои выводы – что-то дорабатывают, изменяют, совершенствуют.

– **Отличается ли технология строительства АПЛ третьего и четвертого поколений?**

– В связи с тем что работ по линии гособоронзаказа стало много, все производственные стапели используются по назначению. Модернизируется производство, цеха оснащаются новым высокопроизводительным оборудованием, а значит, работа становится более продуктивной и комфортной. Позиционно-модульный метод строительства, который использовался при создании кораблей третьего поколения, себя абсолютно оправдал. Это была передовая технология для 20

века, и сегодня корабли строятся по этому же принципу. Перед строителями стоит самая главная задача: подводную лодку в море должно быть не слышно и не видно. Поэтому проектанты внедряют дополнительные мероприятия по снижению подводной шумности, а значит, усложняется технология ее создания. АПЛ третьего поколения были более шумные. Кроме этого сегодня ясно, что наука идет вперед и многие системы корабля переведены на «цифру», а значит, строительство кораблей нового поколения технологически сложнее. Все головные АПЛ создаются с большой трудоотдачей, требуют специальных технологий и принятия нестандартных инженерно-технических решений.

– **Марат Абдраухович, у Вас отличная производственная школа, какой корабль в Вашей жизни запомнился особо?**

– Вся моя сознательная жизнь прошла на производстве, на стапеле крупнейшего эллинга. Я пришел в 1981 году на первую серийную «Акулу» помощником мастера, потом работал старшим мастером на «Антеях», начальником участка. Набралось опыта, поднимался по служебной лестнице, и в 1999 году был назначен заместителем начальника цеха № 55 по производству – начальником планово-диспетчерского отдела, спустя годы – заместителем, а затем начальником производства военной техники. Кстати, раньше в 5-й отдел строителем брали человека, который не менее трех лет проработал мастером, и мне в свое время отказали. Корабли моей жизни – это «Акулы» и все атомные подводные лодки проектов «Борей» и «Ясень», участвовал в постройке двух дизельных лодок по контракту с Рособоронэкспортом, дизельных подводных лодок проекта 641 в цехе № 42. Участвовал в ходовых испытаниях АПЛ «Дмитрий Донской», как полагают, прошел посвящение в подводники: выпил плафон заборной соленой воды, получил сушку и поцеловал раскачивающуюся кувалду. А вообще я люблю море и в душе романтик.

Ощущения от работы на заказах разные, в зависимости от возраста, наверное. К примеру, когда я работал мастером на строительстве «Акулы», у меня была сильная бригада и ощущалась командная сплоченная работа. В Управлении подводного кораблестроения, конечно, для меня роднее АПК «Северодвинск», потому что вместе с коллективом 5-го отдела

мы вложили в его строительство очень много сил. Мы его, как ребенка, научили ходить, слушать, разговаривать, отправили его в жизнь, и теперь он – гордость Военно-морского флота, и наша, конечно же.

– **Как строится работа с экипажем и с военным представительством?**

– С экипажами мы дружим. Например, подводники АПЛ «Казань» во главе с командиром Александром Бекетовым приехали за три недели до того, как мы должны были выводить корабль из цеха, они сразу приступили к изучению материальной части и совместной работе. Ведь как только корабль выходит на воду, начинаются швартовные испытания, командир корабля назначается сдаточным капитаном, и он, вместе с ответственным сдатчиком, становится главным в борьбе за живучесть, пожарную безопасность и т.д. До передачи корабля флоту – это одна команда!

А про 1059 военное представительство, наверное, можно сказать так: Севмаш по праву называют флагманом российского кораблестроения, а 1059 военное представительство Министерства обороны РФ – штурман, который выбирает верный курс для флагмана, курс на качество и надежность военной техники.

– **Как можно оценить кадровый состав строителей?**

– Строители – это организаторы и координаторы труда больших и разноплановых коллективов цехов и отделов, от них во многом зависит слаженность действий подразделений. В Управлении работают грамотные специалисты. Строитель не только должен уметь составлять графики работ на корабле, согласовывать их, но и, самое главное, уметь общаться с людьми, уметь доказывать необходимость выполнения определенных задач. В общем, делать все для достижения главной цели – строительства подводной лодки. К сожалению, все больше уходит из заслуженный отряд людей из плеяды «золотых» строителей. Но на смену им заступает молодежь. Уверенная, целеустремленная, в меру амбициозная. Все ребята – патриоты и любят свое дело. Сейчас они пишут историю строительства атомного подводного флота России.

Беседовала: Елена Воронцова

Подлодки – дело семейное

Текст: Екатерина Соловьёва, документальный фотограф ведущих федеральных СМИ



Екатерина СОЛОВЬЁВА

Документальный фотограф. Родилась в 1977 году в Москве. Закончила факультет журналистики МГУ. С 2007 года сотрудничает с отечественными и зарубежными СМИ. В долгосрочных проектах Екатерина обращается к теме русской провинции, акцентируя внимание на повседневной жизни людей. Серия «Паломники» была издана в Испании в виде фотоальбома в 2014 году. Участник коллективных и персональных проектов и выставок в России и Германии, Екатерина публикуется в он-лайн и печатных изданиях, среди которых BBC Russian, Огонек, Leica Russia Blog, GEO, Leica Photography International, C41-Magazine, Lenta.ru, Liberty.su, Doc! Photo magazine, Square Space Magazine, InRussia и другие.

КОГДА В СЛОЖНЫЕ ПЕРЕСТРОЕЧНЫЕ ГОДЫ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ ШЛО МАССОВОЕ СОКРАЩЕНИЕ РАБОТНИКОВ, БЫЛ, ГОВОРЯТ, НА СЕВМАШЕ ТАКОЙ НЕГЛАСНЫЙ ЗАКОН – ТРУДОУСТРАИВАТЬ НА ПРЕДПРИЯТИЕ ТОЛЬКО ПРОВЕРЕННЫХ ЛЮДЕЙ ИЛИ ТЕХ, НА КОГО МОЖНО ПОЛОЖИТЬСЯ. ГДЕ ТАКИХ ВЗЯТЬ? В СЕМЬЯХ! ЭТО ЖЕ ЛУЧШИЙ ВОСПИТАТЕЛЬ! А ПОТОМУ В ОСОБОМ ПОЧЕТЕ БЫЛИ ТРУДОВЫЕ ДИНАСТИИ. ЭТИ СЕМЬИ УЖЕ ДОКАЗАЛИ СВОЮ ВЕРНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЮ, ПРАВИЛЬНО ВОСПИТАЛИ ДЕТЕЙ И ВНУКОВ, А ЗНАЧИТ ТАКОЙ РАБОТНИК НЕ УРОНИТ ЧЕСТЬ СЕМЬИ НА ПРОИЗВОДСТВЕ. ПРОШЛО ВРЕМЯ, НО УВАЖЕНИЕ К ТРУДОВЫМ ДИНАСТИЯМ ОСТАЛОСЬ. ВОТ И ФОТОКОРРЕСПОНДЕНТ ЖУРНАЛА «ОГОНЕК» ЕКАТЕРИНА СОЛОВЬЁВА, ПОЗНАКОМИВШИСЬ С ТЕМИ, КТО НЕСКОЛЬКО ПОКОЛЕНИЙ ПОСВЯТИЛ СЕВМАШУ, ПРОНИКЛАСЬ К НИМ УВАЖЕНИЕМ. МЫ ПУБЛИКУЕМ ЕЕ ФОТОРЕПОРТАЖ.



ДИНАСТИЯ СЛЕПОВЫХ

Николай Григорьевич Слепов пришел на завод сразу после армии – в 1958 году. Начинал учеником трубопроводчика цеха № 9 и параллельно учился в политехническом техникуме. Прокладка систем трубопровода на подводных лодках – тяжелейший физический труд, в особенности работа трубогибщика. С этого и начинал Николай Слепов. После учебы он вырос до мастера и больше двадцати лет руководил бригадой, награжден орденом Ленина. На заводе Слепов познакомился со своей будущей супругой Тamarой Александровной, с которой они вместе уже 55 лет. Две их дочери, внук и внучка тоже работают на Севмаше.

Дочь Ольга Телушкова на заводе с 1979 года. Она тоже начинала с рабочей специальности. Была токарем, потом у отца в цехе № 9 табельщицей. В 1986 году после окончания Севмашвуза Ольга вернулась на завод уже инженером-технологом 1-й категории. Она – руководитель группы в научно-технологическом управлении. Сын Ольги Дмитрий на Севмаше не пошел, зато работает на одном из детищ завода – на платформе «Приразломная».

Другая дочь Николая Григорьевича Светлана Королёва на заводе с 18 лет. «Без технического образования попасть на завод было сложно, – вспоминает Светлана. – Когда я решила



все же попробовать устроиться, мне предложили должность сатураторщика – наполнять питьевую воду для рабочих газом, то есть делать из обычной воды газированную. Еще мы снабжали цех кипятком для чая – кипятили воду в огромных чанах на 140 литров. А в 2010-м я перешла на должность оператора копировальной и множительной техники».

Зато дочка Светланы Татьяна Парфёнова выбрала себе трудную и очень неженскую работу – она стала провальщиком на печах корпусосварочного производства. Ее стаж уже 13 лет.

Внук Николай и Тамары Слеповых Денис Чупров работает газорезчиком в стапельно-сдаточном производстве Севмаша. Это самое крупное структурное подразделение в российском судостроении, в котором работает почти 5 тысяч человек. На завод он пришел еще до армии и работал электриком. В 2009 году, когда Денис отслужил, на завод вернуться не удалось – был переизбыток кадров в связи со строительством «Приразломной». Тогда Денис ушел работать в частную фирму, потом в Центр судоремонта «Звездочка», а теперь снова вернулся на Севмаш и работает в самом секретном цехе предприятия.



Первой на Севмаше из семьи Вундеров оказалась бабушка Анна Алексеевна, бывшая ткачиха из города Красавино под Великим Устюгом. Она переехала в Северодвинск к сестре и двум братьям. В 1962-м Анна устроилась на завод, где и проработала 33 года. Первое время работала изолирующей в цехе № 9: прокладывала изоляцию холодных и горячих труб, которые проходят через всю подводную лодку. Продолжая работать в цехе, поступила на заочное отделение Севмашвуза на специальность «бухгалтерский учет в промышленности». Устроилась в отдел цен завода руководителем группы, где и проработала до 1995 года.

Анна Алексеевна познакомилась со своим будущим мужем Александром Яковлевичем Вундером уже в Северодвинске. Он 36 лет отработал на предприятии электромонтером по ремонту и обслуживанию оборудования в цехе № 12.



ДИНАСТИЯ ВУНДЕРОВ

Их сын Игорь Вундер – ведущий инженер в Управлении материально-технического обеспечения завода. Он занимается договорной работой и закупкой оборудования для строительства АПЛ. Его стаж уже 32 года.

У Вундеров две внучки, тоже работающие на Севмаше. Екатерина Лукина – маляр в цехе № 43, стаж на заводе – десять лет. Вторая внучка Дарья Антонова на заводе работает экономистом по материально-техническому снабжению.



Текст: Элина Никулина

ДЕТИ рисуют Севмаш

Что объединяет подводные лодки, дома, человечков и веселого синего кита? Рисунок Мирослава Мирзабекова, с которым юный художник занял второе место на всероссийском конкурсе «Город моими глазами»! Именно так – образно и красочно – мальчик показал, чем Северодвинск отличается от других городов нашей страны. Папа Мирослава работает на Севмаше, поэтому выбор темы и героев рисунка для школьника труда не составил.

Интересная работа и победа на конкурсе не остались незамеченными. Мирослава и его одноклассников генеральный директор завода М.А. Будниченко пригласил на Севмаш.

СЕВМАШ – КИТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО СУДОСТРОЕНИЯ!

– Когда вы окончите школу и определитесь с будущим, – сказал, обращаясь к ребятам, Михаил Анатольевич, – каждый из вас выберет для себя дело по душе, важное и нужное нашей любимой Родине. Уверен, кто-то из вас придет на Севмаш и продолжит дело корабелов, дело своих родителей, будет строить могучий атомный подводный флот.

Подаренную директором книгу Мирослав всю экскурсию держал крепко, почти в обнимку, и не желал с ней расставаться. Ребята осмотрели музей, впечатлившись макетами подводных лодок, побывали у стен Никольского собора и на дамбе наливного бассейна.



ДИНАСТИЯ ТАРАСЮКОВ

Все Тарасюки начинали работать в 42-м цехе, хотя многие потом стали инженерами-конструкторами. Но 42-й – один из главных цехов Севмаша, и именно здесь 29 лет без перерыва работал электросварщиком глава рода Альберт Александрович. На заводе это самая распространенная специальность. Поэтому, когда бригада Альберта Тарасюка в 1984 году получила звание «Лучшая бригада отрасли», это стало большим поводом для гордости.

Сейчас в цехе № 42 работает его младший сын Евгений. Он сборщик корпусов металлических судов. А старший сын Виктор уже 33 года трудится оператором акустических испытаний в проектно-конструкторском бюро завода. Он вводил в эксплуатацию современные акустические

испытательные стенды. На стендовой базе Севмаша успешно протестировал оборудование, арматуру и амортизированные комплексы для новых атомных подлодок проектов «Ясень» и «Борей». Дочь Виктора Ирина работает вместе с отцом, в том же проектно-конструкторском бюро. Ирина инженер, физик-акустик, ее рабочий стаж уже 12 лет.

Другая дочь Виктора – Полина Полуэктова окончила Севмашвуз, получила профессию морского инженера по специальности «океанотехника». Сначала Полина работала на Севмаше инженером-технологом. Потом перешла в Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин», но это подразделение располагается здесь же, на территории завода.

Поскольку вся семья осталась



в военном судостроении, 90-е годы Тарасюки переживали тяжело. Когда все трое детей Альберта Александровича завели семьи и пошли дети, им пришлось ютиться в одной квартире. «Нас было тогда 13 человек за столом – в ту самую пору, когда ничего нельзя было купить в магазинах. Родители жили в проходной комнате, кухня – четыре метра, утром всем на работу, в ванную не попасть», – вспоминает супруга Виктора Тарасюка Любовь Алексеевна.

О трудовых династиях Севмаша можно рассказывать долго. И глядя на эти крепкие семьи можно смело говорить: «Подлодки – дело семейное!»

КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ,

ИЛИ КАКИЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДАЕТ КАДРОВАЯ СТРАТЕГИЯ ПРЕДПРИЯТИЯ
ПО НАБОРУ ПЕРСОНАЛА

«На работу требуются...» – в последние годы для крупнейшего судостроительного предприятия России – Севмаша – это объявление очень актуально. «Оборонка» набирает обороты. На стапелях в режиме конвейера идет строительство атомных подводных лодок. Выполнение программы гособоронзаказа требует квалифицированных рабочих рук. Причем, не 10-20 человек, а несколько сотен. Где их взять?»

Для небольшого отдаленного города на Севере страны – это, безусловно, головная боль. Даже несмотря на то что Северодвинск – город корабелов, и здесь практически каждый второй житель имеет отношение к судостроению. Как говорят кадровики Севмаша, причина проста – основная часть работоспособных и квалифицированных сварщиков, станочников, токарей уже давно «призвана» на Севмаш. А значит, теперь объявление «на работу требуются» уходит далеко за пределы города и даже области. Удастся ли привлечь на предприятие работников и на чем строится кадровая политика предприятия, рассказывает



Владимир СЫРОДУБОВ,
заместитель генерального директора по управлению персоналом

– Владимир Анатольевич, цифра в несколько сотен человек, которых нужно набрать на Севмаш в течение года – очень серьезная. У некоторых судостроительных предприятий – это фактически весь штат. Тут нужно не просто подать объявление в газеты, необходима грамотная и продуманная стратегия – как привлечь рабочих на Севмаш. Причем, иметь весомые козыри. У предприятия есть такие?

– Самый главный козырь – это, конечно, сама работа. Имя крупнейшего судостроительного предприятия за 78 лет уже стало своего рода брендом. Порой приходится слышать: кто не знает, что такое Севмаш!? Но, как мы все понимаем, в современном мире этого недостаточно. Поэтому помимо стабильности и интересной работы, большую роль играют уровень зарплаты, социальные гарантии, жилье. На сегодняшний день зарплата на предприятии в среднем составляет более 60-ти тысяч рублей. За последние пять лет нам удалось ее увеличить вдвое. Прибавьте к этому полный

соцпакет – больничные, медицинское обслуживание, свои здравницы на южных побережьях Евпатории (Крым) и Адлера, где отдыхают корабли и их семьи, организация спортивного и культурного отдыха и многое другое. Отдельно стоит сказать о корпоративной программе строительства жилья для работников. Идешь по Северодвинску и видишь, что город сегодня активно строится. И в этом отчасти есть заслуга Севмаша. За 5 лет завод построил для корабелов четыре дома, сейчас строится еще два жилых здания, готовится проектная документация на следующие дома. Жилье возводится по договорам долевого участия и по льготной стоимости. Стоимость квадратного метра в них значительно ниже, чем по городу. Частично возмещаем работникам предприятия расходы по уплате процентов по обслуживанию кредитного договора при строительстве жилья. Программа рассчитана до 2020 года. Если будет спрос и дальше, а сегодня он превышает предложение, то обязательно продолжим.

– Молодые семьи как-то поддерживаете?

– В части приобретения жилья – конечно. Семь лет участвуем в софинансировании мероприятий по федеральной подпрограмме «Обеспечение жильем молодых семей». Выделяем средства на приобретение жилья или строительство индивидуального жилого дома. За семь лет при финансовой поддержке Севмаша около 200 семей получили сертификаты.

– Результат от такой кадровой и социальной политики предприятия есть?

– Стратегия кадровой политики, разработанная под руководством генерального директора Михаила Анатольевича Будниченко, себя оправдала. Приведу только факты: за последние годы на Севмаше численность рабочих основных профессий увеличилась на рекордную цифру. К примеру, в 2015 году количество работников предприятия увеличилось на 986 человек, что выше показателя, державшегося с 1958 года. В 2016-м – еще почти на 900 человек. Причем иногородние работники от этой численности составляют не менее 25 процентов. Сегодня штат предприятия составляет более 27 тысяч человек. Соотношение молодости и опыта равное.

– Как ищете потенциальных работников?

– Используем разные формы работы. От традиционных, как Вы говорили, подать объявление в газетах и на телевидении, до проведения массовых мероприятий. Порадовал результат дня открытых дверей. Только за один день в кадровую службу пришло 288 человек. Конечно, есть определенные требования к соискателям. Поэтому из этого количества нас заинтересовали 66 человек. В центре занятости Северодвинска организован временный консультационный

пункт Севмаша. Там проводим встречи с соискателями из различных районов области в режиме он-лайн. Общаемся с соискателями через видеоконференцсвязь. По ту сторону экрана – представители центров занятости районов области и желающие трудоустроиться. Они получают необходимую информацию об условиях и оплате труда, социальных гарантиях, предоставляемых заводом. Если обратиться к статистике, то картина такая: только за 2017 год численность рабочих увеличилась более чем на тысячу человек. В среднем каждый пятый приехал на Севмаш из другого города.

– На федеральном уровне действует программа повышения мобильности трудовых ресурсов, по которой власти обязуются помочь в привлечении кадров. Севмаш в этой программе участвует?

– Два года назад Севмаш с правительством Архангельской области заключил соглашение о привлечении квалифицированных работников из других регионов России для работы на предприятии. Мы продолжаем работать по этой программе, и сегодня благодаря ей на предприятии работают около ста человек из Астраханской, Волгоградской, Ростовской областей, Республики Крым, Башкортостана, Татарстана, Удмуртии и других регионов. Привлеченным работникам оплачивается стоимость проезда, провоза багажа, найма жилого помещения, услуг общественного питания и т.д.

– Севмашу нужны исключительно рабочие руки?

– Не хватает инженеров машиностроительных специальностей. Северодвинский Институт судостроения и морской арктической техники (Севмашвтуз) таких специалистов не выпускает. Решаем проблему: ведем переговоры с профильными вузами средней полосы России о прохождении



СЕВМАШ ПОЛУЧИЛ ГРАН-ПРИ В НОМИНАЦИИ «ЗА РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА» НА ВСЕРОССИЙСКОМ КОНКУРСЕ «ЛИДЕРЫ РОССИЙСКОГО БИЗНЕСА: ДИНАМИКА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Мероприятие проходило под эгидой Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП). Этот конкурс – один из самых престижных среди крупнейших предприятий России. Группа независимых экспертов оценивает динамику экономического и социального развития организаций. Севмаш был отмечен за системный подход в области развития кадрового потенциала, а также за ряд целевых проектов в Архангельской области.



их студентами практики у нас. Письма с предложениями о сотрудничестве были отправлены в вузы Вологды, Брянска, Владимира, Воронежа, Нижнего Новгорода, Севастополя, Челябинска, Кирова. Есть положительные результаты. Почти месяц практику на Севмаше проходили студенты Белгородского государственного технического университета им. В.Г. Шухова. Ребята трудились в машиностроительных цехах в должности помощника мастера. Летом на практике были студенты из Севастополя. Предприятие оплачивает ребятам проездные билеты, предоставляет общежитие, компенсирует питание в заводских столовых, выплачивает заработную плату за период практики. Думаю, этот эксперимент был удачным – после практики, окончив учебу, из Белгорода к нам приехали жить и работать двое ребят. Уверен, это только начало.

– Работа со студентами – очевидный профориентационный плюс для Севмаша. А зачем предприятию воспитанники детских садов и школьники? Как известно, специалисты Севмаша в детских садах и школах тоже проводят профориентацию...

– Дело в том, что мы живем не только сегодняшним днем и решаем сиюминутные проблемы. Надо смотреть в будущее. Кто завтра придет на смену старшему поколению и встанет у станков? У судостроения слишком большая конкуренция – мир IT-технологий практически поглотил юные умы. Дети не мечтают что-то делать руками, не бредят космосом, как раньше, и уж тем более подводными лодками. Но мы прекрасно знаем, что воспитание гражданина начинается с детских лет. Поэтому своими силами стараемся восполнить этот пробел: в садах малышам в интересной форме при помощи проекта «Подводная лодка в чемодане» рассказывали о строительстве кораблей, в 17-м лицее Северодвинска развернута «Школа инженера», в школах области открыты специальные профильные «Классы Севмаша». На территории Архангельской области работает шесть информационно-рекламных площадок в школах Каргопольского, Коношского, Плещецкого, Пинежского районов,

в городах Северодвинске и Архангельске. Недавно открыли еще одну площадку в Вельском районе. Специалисты отдела технического обучения в течение года проводят в них выездные профориентации. В 2016 году охват аудитории составил 500 человек.

– Это своего рода агитация?

– Мы ставим перед собой сверхзадачу – сделать выбор судостроительной профессии у ребят осознанным. Этот принцип считаем приоритетным в профориентационной работе. Кстати, результат этого проекта очевиден: в базовом учебном заведении «Техникум судостроения и машиностроения» количество иногородних студентов составляет 70 процентов от всех учащихся. В 2017 году на учебу принято 249 человек, из них 150 – ребята из других районов и городов области. Конкурс составил три человека на место, как в университете.

– К слову о выпускниках техникума. Три года назад Севмаш совместно с судостроительными предприятиями Северодвинска выступил с предложением о необходимости создания производственных рот в рядах Вооруженных сил РФ. По идее инициаторов, призывники – выпускники базового техникума – должны проходить службу на предприятиях ОПК. Эта инициатива нашла отклик во властных структурах?

– Несколько лет кадровая служба сталкивается с такой проблемой – прекрасно подготовленные в стенах техникума судостроения и машиностроения и на нашем производстве во время практики выпускники уходят в армию. Мы теряем хороших рабочих, а они – свои навыки. Поэтому и появилась идея производственных рот. Это позволит не только ежегодно дополнительно привлекать к работам по гособоронзаказу до 100-150 выпускников из северодвинского техникума судостроения и машиностроения, но и уменьшить отток квалифицированных кадров из Северодвинска. Фактически ребятам предлагается проходить службу на предприятии. Вопрос рас-

сматривался долго, но в 2017 году пришла информация, что Президент РФ Владимир Путин этот проект одобрил. Предстоит решить еще много вопросов: как ребята будут проходить здесь службу, как эта работа будет оплачиваться и т.д. Проект сейчас обсуждается на уровне Минпромторга и Министерства обороны. Тогда все вопросы будут решены, будет подготовлен указ Президента РФ о создании производственных рот на базе предприятий ОПК.

– Подобные прецеденты в истории судостроения были?

– Среди предприятий ОСК – нет. По этой теме работаем впервые. Но в 2016 году на заводе «Революционный труд» и 13-м судоремонтном предприятии Черноморского флота, которые входят в состав Министерства обороны, были сформированы научно-производственные технические роты. Эти два предприятия на год превратились в экспериментальную площадку для апробации новой призывной практики. Солдаты-«срочники» изучали военное дело и трудились на предприятиях. Наши специалисты ездили в Тамбов, чтобы перенять опыт. Но, как выяснилось, он нам не очень подходит.

Есть большая разница между тем, как внедряются такие роты на заводах, которые относятся к Министерству обороны, и на предприятиях российского ОПК.

– Владимир Анатольевич, удастся растить профессионалов внутри коллектива?

– Действуем примером. В Кремле Президент России Владимир Путин вручил нашему бригадиру слесарей-монтажников Алексею Иванову звезду Героя Труда. Теперь у нас 18 Героев Труда. Думаю, больше чем на любом другом судостроительном предприятии. Чем не пример? В бригаде Иванова в основном молодежь. Он у них пользуется большим уважением. Алексей Михайлович, конечно, строг, но справедлив. Знаю его хорошо. Вместе строили и сдавали корабли в стапельном цехе № 55. И таких бригадиров, которые достойны подражания, у нас много. Поэтому, уверен, у нас растут достойные преемники.

Беседовала: Екатерина Пиликина

«Работа завода – это слаженная музыка, где работает вся система, идет симфония строительства корабля. Каждый элемент этой системы – отдельные солисты, которые выполняют свои роли. Система саморегулируемая, если какой-то элемент вываливается, то это на себе сразу чувствует этот могучий конвейер, тогда появляются какие-то корректирующие воздействия, которые могут привести все в норму. Поэтому если я когда-нибудь напишу книгу, она будет называться «Виртуозы Северодвинска» по аналогии с «Виртуозами Москвы»».

МАКАРЕНКО А.И., генеральный директор Севмашпредприятия с 1986 по 1988 гг.



Текст: Светлана Сватковская,
по материалам книг «Годы. Дела. Люди. 1939–2014», «Флагман отрасли»

КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН ВЫПОЛНЯТЬ *свое дело*

Кто он — корабел Севмаша?

Как идет по карьерной лестнице, как зарабатывает себе имя и славу в судостроении? Еще Давид Гусейнович Пашаев, который 16 лет был на посту директора предприятия, любил повторять, что в Архангельской области не было ни одной деревни, из которой бы на Севмаш не пришел хотя бы один человек. По его мнению, главным секретом рабочего класса на предприятии была не его хорошая подготовка в столичных вузах, а природная смекалка, привычка к свободе воли и мысли, которой издревле славился Север, и суровость природы, которая вынуждала поморов искать выходы из любых ситуаций. Поэтому, где-то в другом месте завод мог бы и не развиваться, — был уверен Давид Гусейнович.

И, пожалуй, он в чем-то прав. Хотя, конечно, приезжали в развивающийся Судострой, а после Молотовск и Северодвинск, со всех концов Советского Союза. Мы начинаем рассказывать о поразительных по своему становлению биографиях наших корабелов, чьи имена давно вписаны в историю предприятия и кораблестроения.

ИХ МНОГО, ИМЕН, КОТОРЫЕ СОСТАВЛЯЮТ ИСТОРИЮ СЕВМАША. И ЗА КАЖДЫМ ИЗ НИХ — ОСОБАЯ СТРАСТЬ К КОРАБЛЯМ. НАВЕРНОЕ, ПО-ДРУГОМУ И БЫТЬ НЕ МОЖЕТ. КАКАЯ БЫ ДОРОГА НИ ВЕЛА В КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ, ОСИЛИТЬ ЕЕ МОЖНО ТОЛЬКО С ЛЮБОВЬЮ К СВОЕМУ ДЕЛУ.

Как кладовщик стал кораблестроителем



ГРОМ
Павел
Михайлович

Может ли кладовщик стать выдающимся строителем кораблей? У Павла Михайловича было именно так. Он родился в Архангельске, в юности работал котельщиком на судовой верфи «Красная кузница», затем кладовщиком, планировщиком на различных заводах. Незадолго до войны окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «инженер-кораблестроитель», и был командирован в распоряжение Архангельского судостроительного завода. На Севмаш (тогда завод № 402) при-

шел в 1939 году и быстро вырос по карьерной лестнице до и.о. начальника бюро строителей первого строящегося на предприятии корабля — линкора пр. 23 «Советская Белоруссия». В годы войны возглавил конструкторское бюро и стал одним из ведущих специалистов, которые обеспечивали разработку документации при ремонте кораблей и судов. В конечном итоге стал заместителем главного конструктора предприятия. Он был одним из первых молодых инженеров-кораблестроителей, которые прибыли в город и на предприятие. 33 года он посвятил главному делу жизни — созданию и развитию конструкторского отдела предприятия.

Человек, строитель, буксир...



ШУШАРИН
Федор
Николаевич

Как тут не вспомнить Михайло Ломоносова с его тягой к точным наукам! Федор Николаевич родился в деревне Ступино Холмогорского района Архангельской области. Окончил Молотовский судостроительный техникум, на предприятие пришел двадцатилетним молодым человеком, начинал с должности инженера. Затем прошел обучение на вечернем отделении Севмашвуза (ныне САФУ) по специальности «инженер-кораблестроитель». Вряд ли тогда он предполагал, что спустя годы вернется в стены учебного заведения в качестве профессора. И уж,

конечно, и подумать бы не мог, что в честь него предприятием и учебным заведением будет учреждена именная стипендия для лучших студентов. Но нам, уже знающим о его блестящих успехах в кораблестроении, удивляться нечему. Федор Шушарин прошел путь от простого инженера до главного инженера предприятия, был ведущим специалистом по технологии корпусных работ при постройке АПЛ 1-го и 2-го поколений. В 1993 году стал вице-президентом ГРЦАС. Его не стало в 2007-м. И все равно он продолжает трудиться на благо предприятия, которое стало для него судьбой. Недавно флот Севмаша пополнил буксир с гордым именем «Федор Шушарин» на борту.

Я отвечаю за корабли перед страной!



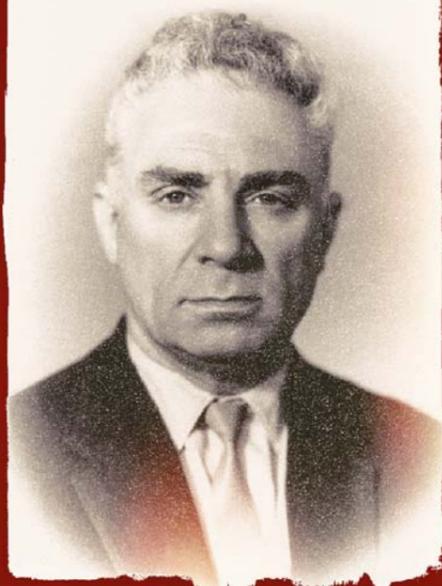
БЕЛОПОЛЬСКИЙ
Александр
Семенович

Как любовь к кораблям и своей работе может стать причиной исключения из комсомола? Все очень просто. Выпускник Николаевского кораблестроительного института Александр Белопольский приехал в Молотовск в 1953 году и был принят на завод помощником мастера в цех № 9. Но тогда как раз вышло постановление ЦК КПСС о пополнении машинно-тракторной станции областного значения, как важного звена развития сельского хозяйства, молодыми перспективными кадрами. Александра вызвали в областной комитет КПСС и поручили новую работу. Но он наотрез отказал-

ся уходить с завода, за что был исключен из комсомола. Впрочем, на его успехах в кораблестроении это не сказалось. Он стал строителем и передал ВМФ десять подводных лодок. Три из них — головные, в том числе знаменитая «Акула», заказ 711, занесенный в Книгу Рекордов Гиннеса как самая большая субмарина в мире. Все в его жизни было подчинено работе. Рассказывали, как однажды к Александру Семеновичу пришел профсоюзный лидер и стал говорить о необходимости организовать в коллективе строителей заказа соцсоревнование. Белопольский ответил: «Каждый должен выполнять свое дело. Моя задача — строить корабли, я отвечаю за них перед страной. А если для вас главным является соцсоревнование — организуйте».

**БОГОЛЮБОВ
СЕРГЕЙ
АЛЕКСАНДРОВИЧ**

18.09.1907–28.08.1990



**ПЕРЕД СОБОЙ
ВСЕГДА ВИДЕЛ**

ЧЕЛОВЕКА

БЕЗ ПРИЛАГАТЕЛЬНЫХ...

В 2017 ГОДУ ИСПОЛНИЛОСЬ 110 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ С.А. БОГОЛЮБОВА, ДИРЕКТОРА ЗАВОДА № 402 (НЫНЕ АО «ПО «СЕВМАШ»), КОТОРЫЙ ЗА КОРОТКИЙ СРОК ПРЕВРАТИЛ ПРЕДПРИЯТИЕ ИЗ РЕМОНТНОЙ БАЗЫ В КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНУЮ ВЕРФЬ. ЕГО СУДЬБА – КАК ЗЕРКАЛО ИСТОРИИ МОЛОДОЙ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ. ПОТРЯСАЕТ ДО ГЛУБИНЫ ДУШИ.

Распишитесь на обороте об аресте

«Сергей Александрович, приказано Вас арестовать. Вот ордер на арест. Распишитесь на обороте об аресте.

Я вскочил, как ужаленный, с возгласом полного изумления: «Меня?». Мгновенно за моими плечами выросли два чекиста. <...> Вторая пара чекистов также встала на «товсь»...» – это строки из воспоминаний Сергея Александровича Боголюбова.

Директор завода № 402 только что был на производственной проверке на головном корабле проекта 30бис. Август 1949 года, две недели назад эсmineц «Огненный» был спущен на воду. Это был успех! Но впереди новый важный этап – испытания. Советские затынулось до 23:00. Тогда раздался телефонный звонок. Просят срочно прибыть в город, в отдел МГБ (Министерства государственной безопасности СССР). Договорились продолжить завтра, в 9 утра. Но на планерке директора уже не будет. Что было дальше, описано в книге Сергея Александровича «Триумф и... пропась».

Изумляться директору завода № 402 придется еще не раз. Изумляться, но не поддаваться страху или отчаянью. Не тот характер: решительный, прямолинейный, горячий. Потому и прозвали Сергея Александровича коллеги и журналисты того времени – «огненный директор».



Хочу обратить внимание суда, что по заводу № 402 При моем руководстве выпуск валовой продукции за 6 лет увеличился в четыре с половиной раза. До моего прихода завод не занимался судостроением и кораблестроением, а был лишь ремонтной базой. Несмотря на то, что работа была самая напряженная, наш завод весь учился. До моего прихода на завод электростанция все время терпела аварии и я добился, что электростанция стала безаварийной, а через шесть месяцев электростанция получила Красное Знамя Советской Обороны. Завод не имел хорошего работоспособного коллектива и я создал этот коллектив. Мы создали на заводе поточную механическую технологию постройки корабля. Такой технологии нет больше нигде и не только у нас в СССР, но и в Европе. Завод № 402 настолько вырос, что его сейчас нельзя узнать каким он был в начале возникновения Отечественной войны. В усерднейшем выполнении работы завода, в его оснащении новейшей техникой и станками нам исключительную помощь оказывало Правительство.

В заключение я хочу сказать, что я все время был исключительно предан Советскому Правительству и Партии, всегда только честно работал на всех поручавшихся мне участках и никак не вяжется, чтобы я мог быть антисоветски настроенным человеком.

Я прошу направить меня на самый тяжелый и опасный участок работы и я докажу своим трудом преданность.

Боголюбов

Текст: Светлана Сватковская, по материалам книги «Триумф и... пропась Сергея Боголюбова» (автор-составитель А.Б. Холодов)



Боголюбов был арестован в рамках расследования «ленинградского дела». Тогда, словно косяк, выкашивали главных героев блокадного Ленинграда, тех, кто организовывал оборону, прорывал блокаду, боролся за жизни людей в голодающем городе. Эти смелые, решительные люди, на деле доказавшие свою преданность городу и стране, Сталину были не нужны. Сергей Боголюбов в начале войны руководил заводом им. Жданова. Он организовал строительство водной «Дороги жизни».

Весной 1942 года исчезла ледовая «Дорога жизни» – единственный путь, связывающий осажденный город с большой землей, было принято решение о постройке ленинградскими судостроителями 10 стальных барж по 600 тонн грузоподъемности. Уполномоченным по строительству был назначен Сергей Боголюбов. За два с половиной месяца было построено 14 барж грузоподъемностью 1200 тонн! До войны одна такая баржа строилась на стапелях 3-4 месяца! И за эту работу он получил обвинение в терроре и антисоветской деятельности.

Один из пунктов совершенно бредовый: готовил покушение на товарища Сталина и в качестве тренировки стрелял в портрет вождя, висевший в кабинете на заводе. Делал он это предположительно в 1942 году, видимо, где-то в перерывах между напряженнейшим строительством барж. А потом отправился в Молотовск, «второй блокадный Ленинград» – по отзывам самого Боголюбова, где проработал вплоть до 1949 года, до ареста, так и не вспомнив про оставленный в своем кабинете на Ждановском заводе простреленный портрет Сталина и своих планах о покушении на вождя.

Изумлялся Сергей Александрович и своим, таким странным, планам и подготовке к ним, и гигантскому количеству папок с материалами на него (сколько же лет собирали?!), а еще пыткам... Ведь «огненный директор» ни в какую не соглашался подписывать признательные показания.

– Хоть убейте, ничего выдумать не могу! – восклицает Боголюбов во время одного из допросов.

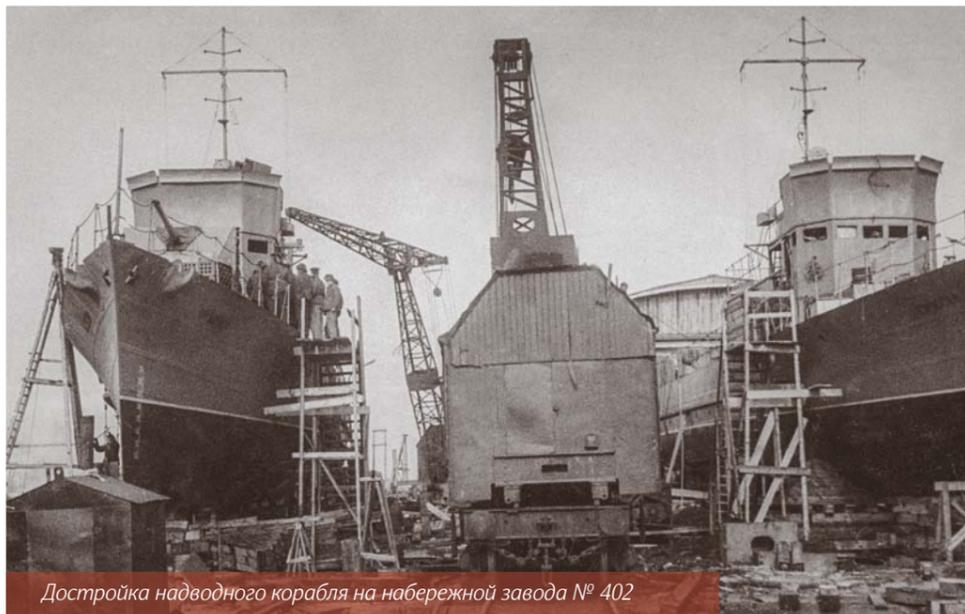
А следователь спокойно и тихо отвечает:

– Убивать не будем, а бить будем.

Ослышался? Переспросить? Да нет, оскорбишь только человека напрасно...

Били!

Не давали спать, сажали в одиночку, полуголого в ледяной карцер, у дверей которого охрана находилась в валенках, шапках-ушанках и меховых рукавицах из-за нестерпимого холода, во время разыгравшейся жестокой простуды не давали лекарств – не положено! Со следователем-то не нашли общего языка! Навести бывших и более слабых коллег, тоже перемолотых следствием. И допросы, допросы, допросы! Все долгие 25 месяцев, пока шли разбирательства, во время которых Боголюбов получил и уведомление о расстреле. Еще месяц в ожидании его... Оказалось, как раз в это время в стране отменили смертную казнь. Только вот заключенному об этом сообщить забыли. В итоге несломленный и упорно отказы-



Достройка надводного корабля на набережной завода № 402

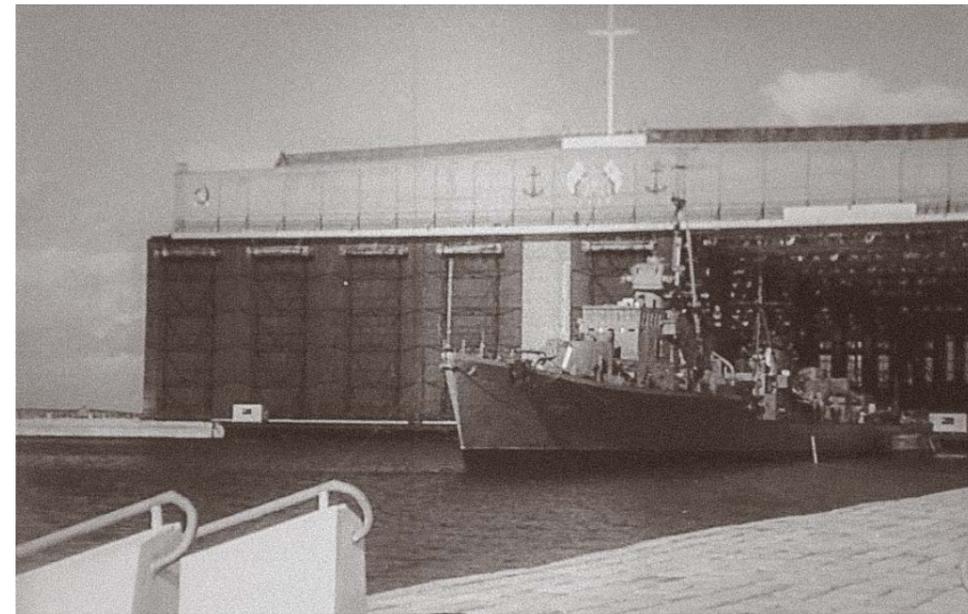
вающийся признать какую бы то ни было вину Боголюбов приговаривается к 25 годам содержания в особых лагерях и к 5 годам поражения в правах после отбытия наказания.

Что он делал, чем жил долгие месяцы одиночного содержания, пыток и позорного, несправедливого следствия? Как не сошел с ума? Думал о том, каким должен быть руководитель, всерьез планировал написать труд в помощь тем, кто еще только собирается занять высокий пост. А еще... Еще он изобретал атомный двигатель для подводной лодки, дающий ей возможность длительного автономного плавания. Твердо верил, что именно за ним будущее подводного кораблестроения. Позже Боголюбов увидит это будущее наяву.

После освобождения он был на родном заводе № 402 дважды. В том числе в 1989 году на выводе последней самой большой атомной подводной лодки в мире. Его пророчество о великом будущем завода сбылось. Приезжая сюда, он говорил, что верил: предприятие станет флагманом отрасли, первой скрипкой в укреплении ВМФ страны. Так и случилось. Так и по сей день. А начиналось все с завода, где не было ни коллектива – только разрозненные группы людей, приехавшие кто откуда, – ни цехов, ни настоящих профессиональных кадров. Разруха, воровство и запустение.

Завод № 402

Боголюбов прибыл в Молотовск осенью 1942 года. В городе свирепствовали голод, цинга и дистрофия, завод не достроен и уже разворовывается, дорог нет, вся территория изрыта. Работают практически одни женщины и дети. ТЭЦ на грани закрытия из-за нехватки угля. В темных цехах немилосердно холодно. Завод к октябрю 1942 года не построил ни один корабль, ни разу за все время не выполнил план. Да и как тут работать?! На Боголюбова 22 тысячи голодных людей – работники завода и члены их семей. А мальчишки, пришедшие на предприятие – порой маленькие зверята, безотцовщина и хулиганье. Приводят такого к директору, умоляя – да на коленях! – выгнать, а Боголюбов – ставит бригадиром комсомольско-молодежной бригады! Обращаясь к этому шалопаю по имени-отчеству, наверное, впервые в его нелепой жизни! И неожиданным повышением



вместо порки вдохновляя паренька на настоящий труд. Или, наоборот, без лишних слов хватает директора крановщика за грудки, выволакивает из машины и трясет, только чтобы оружие в ход не пустить. За что? Да за то, что негодяй врал, что кран неисправен, и не шел на помощь ослабевшим от недоедания людям, спасающим замерзающую ТЭЦ и вручную разгружающим уголь на морозе! Порвал у саботажника пропуск, чтобы тот не мог выйти с завода, и приказал явиться за новым только через три дня работы! Урок был усвоен. Фотография того крановщика позже не сходилась с Доски почета. И встретив его как-то на производстве, Сергей Александрович не побрезговал и поздороваться, и поздравить, и повиниться: «За прошлое не сердись...».

Много пришлось переделывать Боголюбову на заводе, который считался действующим, а на деле лишь кое-как выживал. Например, в первые же дни разбронировать и отправить на фронт рядовым начальника по снабжению продуктами. Тот явился к новому директору с официальным докладом о большой удаче: «Вырвал дополнительное питание». На вопрос «Какое?» ответил:

– Пять семг, товарищ директор! Две семги вам, одну секретарю парткома, одну главному инженеру, одну мне – все-таки я же доставал!

– Что же остальным?

Снабженец даже не понял, что речь идет об остальных людях Молотовска в количестве 21 996...

– Заместителю директора по общим вопросам придется подождать!

На следующий день рыба была отправлена в детский сад, а лихой снабженец на фронт.

А еще были построены теплицы, в которых растили зеленый лук, в принудительном порядке раздавали напиток из хвои, удалось договориться с колхозами о натуральном обмене: инструменты, посуда, техника в обмен на продукты. Для размороженных домов были изготовлены печки-буржуйки. Жизнь постепенно налаживалась, весной 43-го была ликвидирована цинга, летом – дистрофия.

Благодаря работе «огненного директора» предприятие начали достраивать. Завод стал главной ремонтной базой для ледокольного флота, судов и кораблей, обеспечивающих

перевозку грузов по ленд-лизу. В июле 1944 года впервые выполнили производственный план, в ноябре заводу было присуждено первое место по итогам Всесоюзного социалистического соревнования и переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Объем продукции вырос с 1942 по 1949 год более чем в три раза, численность работающих с шести тысяч возросла до 14-ти. В послевоенные годы были достроены все цеха предприятия.

Если вдруг Боголюбову удавалось прийти домой «пораньше», в 12 ночи, ему все казалось, что кто-то видит и говорит про себя: «Ну и лодырь у вас директор, в полночь уже едет домой!» Споря с самим собой, задерживался еще дольше!

В 1948 году Сергей Александрович добился подписания в

Правительстве постановления о распространении на работников завода льгот различных видов. Боголюбов знал, каково это – возводить завод и город на болоте. Жители Молотовска, а впоследствии Северодвинска, получили так называемые северные. Этим он обеспечил приток кадров на предприятие на долгие годы.

Ну а финальным аккордом в его блестящей работе на заводе № 402 стало последнее воскресенье июля 1949 года. В день ВМФ из стапельного цеха вывели первый корабль завода – головной эсминец проекта 30бис «Огненный». Настоящий триумф предприятия и его «огненного директора»!

Вместо послесловия

Сергей Александрович пробыл под арестом и в тюрьме в общей сложности 5 лет. Его реабилитировали за отсутствием состава преступления в 1954 году после смерти Сталина и расстрела Берии. Он вернулся в Ленинград, трудился в ЦНИИ технологии судостроения. Дожил до 83, до последнего продолжая активно работать. И в трудовой книжке его значится: с 1942 по 1954 – директор завода № 402. Как будто ничего и не было.

Однажды, много позже реабилитации, в 1990 году, в последний год его жизни, проходя лечение в одной из больниц, Сергей Боголюбов разговорился с соседями по обеденному столу, упомянул о репрессиях. Один пожилой больной, как оказалось, был в то же время в том же «Камышлагере», что и Сергей Александрович. Стал называть фамилии лагерной администрации, некоторых заключенных. А потом добавил: «Там был заключенный Боголюбов, его все уважали, особенно уголовники хвалили».

Уголовники... Сам Сергей Александрович об этом эпизоде упоминал с улыбкой. Впрочем, удивляться тут было нечему. Человек, который в хулигане видит лидера, а в услужливом снабженце вора, был за честность без высокомерия во всем. В этих особо суровых условиях сталинских лагерей он всех, в не зависимости от причины, считал невольниками. И просто старался помочь тем, кто в этом нуждался, без деления на политических и уголовных. Потому что, как сам говорил: «Перед собой всегда видел Человека без прилагательных, Человека, который нуждается в поддержке, в помощи, и чем мог – помогал...»

Текст: Надежда Морозова

ЗДЕСЬ НАЧАЛО РОССИИ

У СЕВМАША ТОЧКА ОПОРЫ ПРАВОСЛАВНАЯ

Завод появился на месте Николо-Корельского монастыря, одного из древнейших на Севере России. Шесть веков назад здесь звучало молитвенное слово. Звучит оно и по сей день.

Более 70-ти лет назад здания Николо-Корельского монастыря «приютили» первостроителей Севмаша, а спустя годы закрытое оборонное предприятие сохранило собор от разрушения и разорения. И высятся теперь среди промышленных строений желто-голубые купола. Настоятелем Никольского собора бывшего Николо-Корельского монастыря стал Митрополит Архангельский и Холмогорский Даниил.

В 2017 году Митрополит приехал в Никольский собор и отслужил литургию. Состоялась и его встреча с генеральным директором Севмаша Михаилом Анатольевичем Будниченко, они обменялись мнениями по ряду важных вопросов. В интервью журналистам Митрополит Даниил очень тепло отозвался о Севмаше, о корабелях, создающих оборонный щит страны, о храме:

– Если посмотреть на историю храма, то увидим цифру – ему более 600 лет. На этом месте совершалась молитва из века в век. Место намолено. Завод создан и святыня сохранена. И есть результат: самые лучшие подводные лодки мира строятся здесь. Эти замечательные купола создали наши люди с пониманием того, что место здесь святое и его надо поддерживать. Мне нравится взвешенная позиция генерального директора Севмаша Михаила Анатольевича Будниченко, всех руководителей завода. У них есть самое главное: желание сохранить святыню. Чтобы со временем

она стала более доступна для всех северян, чтобы они приезжали и молились. Рядом нет ни одного старинного храма, Никольский собор – форпост нашего Севера. И радостно в нем совершать молитву.

В эти же дни на Севмаше работала московская съемочная группа во главе с режиссером Алексеем Пищулиным.

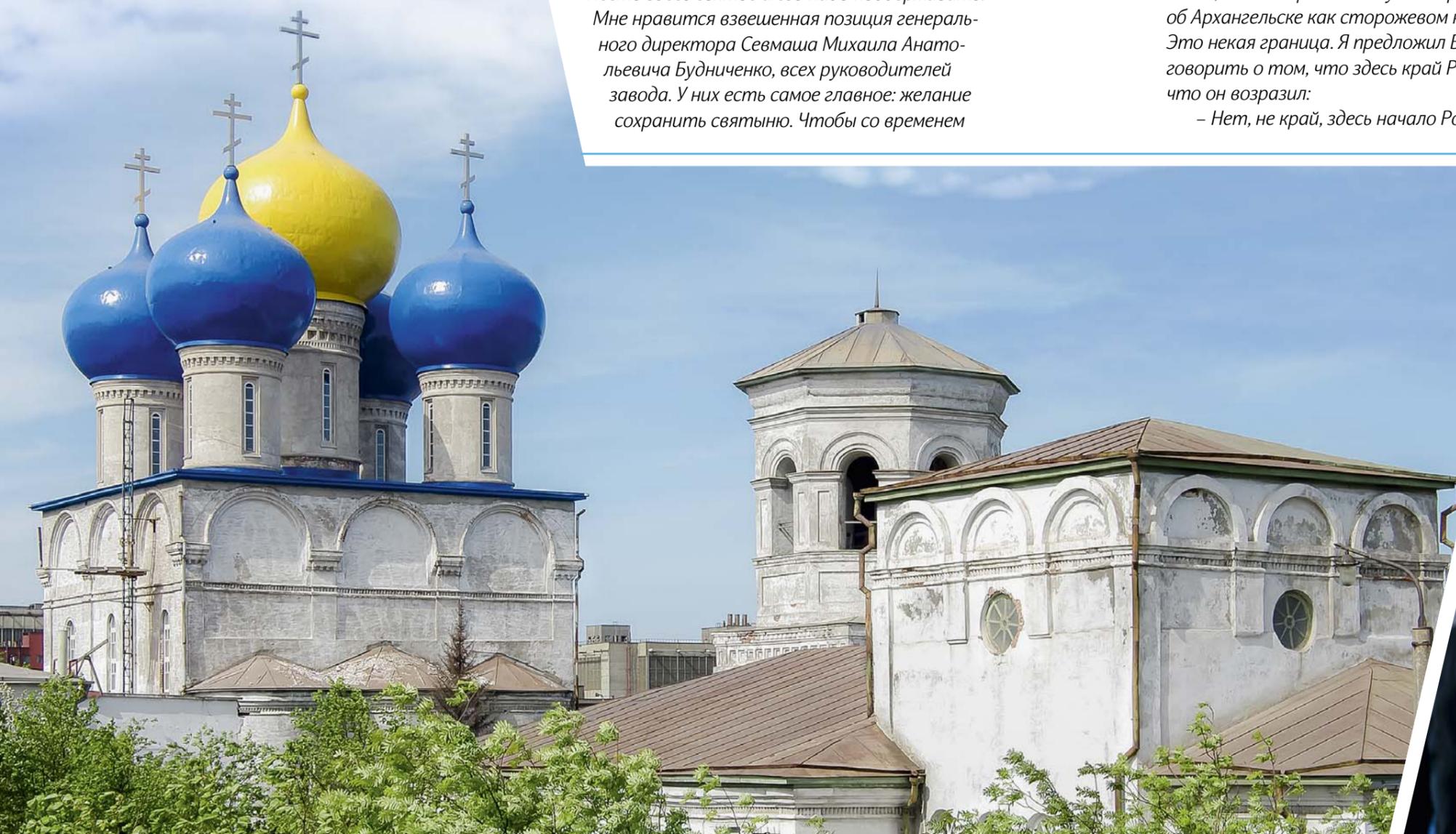
Мы попросили его поподробнее рассказать о будущем фильме.

– Работаем над фильмом, который условно называем «Портрет области». Первая съемочная экспедиция состоялась в июле, а сейчас идет досъемка. Интересно и важно то, что на примере Севмаша видно, как традиции и история прорастают через современность. Севмаш – сверхсовременное предприятие, занимающееся очень серьезным государственным производством. И при этом здесь место, где люди жили давно и даже строили храмы. И тот факт, что сегодня на территории завода функционирует храм православной церкви, показывает, как традиция проявляется в дне сегодняшнем. В этом есть заслуга генерального директора предприятия.

Мы признательны Митрополиту Даниилу за то, что он принял нашу идею рассказать об Архангельске как сторожевом крае России. Это некая граница. Я предложил Владыке говорить о том, что здесь край России. На что он возразил:

– Нет, не край, здесь начало России.

Он смотрит оттуда, с севера на юг. Но в любом случае нам интересно, что огромный евразийский континент начинается именно здесь. Ведь на всем многотысячном километровом протяжении берегов Евразии, по большому счету, есть только один исторический город – Архангельск. И вся Евразия с многомиллиардным населением – Китай, Индия, Россия – имеет на Севере свой форпост – Архангельск. Он на протяжении нескольких веков был единственным морским регионом страны. Он – главное окно в Европу. Как только в Балтике происходит что-то неладное, единственной связью с Европой оказывается Архангельск. Так было и так будет. И теперь, когда выясняется, что главным содержанием следующего века скорее всего будет борьба за Арктику, Архангельск опять оказывается ключевым городом, потому что это – ворота в Арктику. Поэтому в фильме мы хотим показать его с одной стороны как из космоса, или, как говорят кинематографисты, с общей точки как континент и его северный край. А с другой стороны – всмотреться в какие-то детали, например, мы снимали интервью с архангельской мастерицей выпечки козулей – северных пряников. И стремимся, чтобы все это богатство края, начиная с атомных подводных лодок и заканчивая рождественскими пряниками, нашло отражение в фильме.



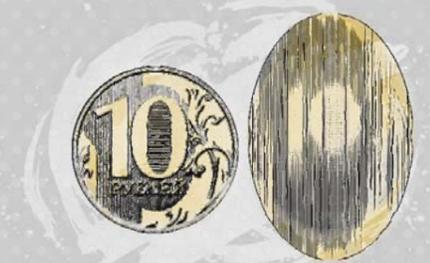


ВЕРЮ-

НЕ ВЕРЮ



100 г/сутки



на удачу

Подготовила: Элина Никулина

ГОВОРЯТ, ЧТО В КРЕСЛО КОМАНДИРА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ НЕЛЬЗЯ САДИТЬСЯ ДРУГИМ ОФИЦЕРАМ И ДАЖЕ ГОСТЯМ. ПРАВДА ЛИ ЭТО?

Командир на подводной лодке имеет два кресла, закрепленных за ним, – в центральном посту и в кают-компании. И оба посадочных места – неприкосновенны. Объяснить почему, сложно. Скорее, дело в суеверии. Исключение можно сделать лишь в том случае (и только для кресла, расположенного в центральном посту), когда командира замещают на время его отдыха. И даже тогда заместители стараются не располагаться в кресле надолго. Место командира в кают-компании и вовсе неприкосновенно.

Интересно, что даже вышестоящие начальники, посещающие подводные корабли, не стремятся присесть в заветное кресло.

ПРАВДА ЛИ, ЧТО НА ПОДВОДНЫХ ЛОДКАХ ПОДАЮТ КРАСНОЕ ВИНО?

Правда. Для подводников красное вино – традиционный напиток, который уже не один десяток лет входит в состав пайка. Причем, в рацион военных входит именно сухое вино – 100 г в сутки. Главная польза красных вин в том, что они эффективно связывают свободные радионуклиды в организме, что значительно ослабляет степень воздействия на него радиации. Кроме того, красное вино обеспечивает нормальную работу пищеварительного тракта, борется с недостатком кислорода и положительно влияет на работу сердца.

ЗАЧЕМ ПОД СТАПЕЛЬ-ПОЕЗД КЛАДУТ МОНЕТЫ?

Некоторые в детстве клали монетки под проезжающий поезд, а после собирали вокруг раскатанные в фольгу кружочки. Делали это тогда, скорее, из любопытства. Сейчас многие кораблестроители и гости мероприятий по выводу АПЛ из цеха кладут монетки под стапель-поезд не только из интереса, а еще и потому, что верят, что такая монетка обязательно принесет счастье.

Стапель-поезд, несущий многотонную лодку, раскачивает монетку, изображение на ней пропадает, сама деньга становится больше в размере (расширяется в окружности). Говорят, если сохранить у себя такую монетку, она обязательно принесет владельцу счастье.



ПОДВОДНЫЕ «ЗАЙЦЫ»

Текст: Максим Воркунов

«КАКОЙ ЗАЯЦ?! ДА ОН ЖЕ ЛЕВ!»

Наверное, самый известный подводный «заяц» появился на борту первой отечественной АПЛ К-3. Летом 1962 года наш атомный первенец впервые в СССР отправился покорять крайнюю точку земного шара. Естественно, предподходная подготовка была весьма напряженной и на борту народу работало много. Был среди них и прикомандированный с другого корабля матрос Владимир Резник. По официальной версии его «забыли» в трюме, а когда он «нашелся», корабль был уже далеко в море. Он наравне с остальными членами экипажа «стойко переносил все тяготы и лишения» и наравне со всеми был отпущен «на берег» поиграть в футбол, когда АПЛ дошла до Северного полюса. Заминка вышла по прибытии в базу, когда подводный крейсер приехал встречать первый секретарь ЦК КПСС Н.С. Хрущёв. Весь экипаж был представлен к высоким наградам, а Резник, естественно, в этом списке отсутствовал. Пока Никита Сергеевич вручал награды лично каждому участнику похода и жал руки, Резник скромно стоял в стороне. Позже на борту эсминца состоялся праздничный обед, куда были приглашены командир похода, командир К-3 и командир БЧ-5 корабля. К слову, все трое были удостоены звания Героя Советского Союза. Как вспоминают подводники, там, как водится, выпили, и командир решил сообщить Хрущёву о «сверхнормативном» подводнике. «Какой заяц?! Да он же лев!» Никита Сергеевич, улыбаясь, обратился к помощнику: «Ну что, боярин, найдется лишняя медалька?» Владимир Резник был награжден медалью «За отвагу». Говорят, только министр обороны Родион Малиновский был крайне недоволен подобным нарушением флотской дисциплины, но «победителей не судят».

Вот такие истории. Их только две, известные нам. Казалось бы: военная служба, боевой корабль, да не просто корабль – подводная лодка! Все строго регламентировано. В мозгу человека, имеющего касательство к подобным категориям, просто биологически не может возникнуть мысль о нарушении существующего порядка. Ан нет! В русском флоте обязательно найдется кто-нибудь, неподвластный сухой букве устава, и, как говорится, и мир от супостата защитит, и княжну в жены возьмет!

Что такое автобусный «заяц» знает, наверное, каждый. «Зайцы», как явление, были во все времена и на всех видах транспорта. С самого появления общедоступных пассажирских перевозок существовали люди, пытавшиеся проникнуть на тот или иной транспорт в обход установленных правил. Не важно, будь то конный экипаж или пассажирский поезд. Естественно, безбилетники проникали и на морские суда. Их с переменным успехом отлавливали, наказывали, но полностью изжить это явление так и не удалось. Но одно дело протиснуться в час пик в переполненный автобус, а совсем другое просочиться на борт атомной подводной лодки. Мало того, что эти корабли всегда охранялись с особым тщанием, так и укрыться там негде. Однако это только на первый взгляд. С появлением подводного флота появился и новый вид «зайцев» – подводный. Мы познакомим вас с двумя такими историями.

ВСЛЕД ЗА НЕПРЕОДОЛИМЫМ ЖЕЛАНИЕМ

Первый наш герой Валерий Владимирович Кисеев, преподаватель северодвинского технического колледжа, капитан 1 ранга в отставке. Совершенно удивительный человек, потрясающий рассказчик и вместе с тем опытный и уважаемый подводник. Всю жизнь он посвятил подводному флоту. В судьбе Валерия Владимировича были все поколения отечественных подлодок. Начиная с дизель-электрических «малюток» и заканчивая исполнимом проекта 941, так называемой «Акулой».

– Я поступил в военно-морское училище после окончания средней школы, в 1961 году. Тогда по приказу Главнокомандующего все поступившие в училища ВМФ должны были пройти кандидатский стаж, то есть прослужить целый год срочную службу на кораблях. В моем случае (поскольку мы готовились в подводники) надо было пройти службу на подводной лодке. Я попал на «малютку», в Балаклаву под Севастополь. Экипаж был всего 37 человек вместе с офицерами. Причем служили с нами матросы, которых задержали в связи с карибским кризисом на целый год, не увольняли. В мае, после Дня Победы, корабль с курсантами выходил на боевую службу. Но меня и двоих моих товарищей не брали в море. Наша задача была только загрузить продукты, выйти из лодки и остаться на берегу. Мой отец был подводником, и с детства у меня была мечта, непреодолимое желание понять, что такое море. А потому я, загрузив продукты, спрятался в

подводной лодке, в выгородке среднего дизеля. Хорошо, что дизель тогда не опускали, потому что при работе дизеля выхлопные газы попадают в выгородку и мой поступок мог бы трагично закончиться. Мы бы сегодня уже не разговаривали. Когда по трансляции объявили «прошли боны», я вышел из выгородки. Меня увидел старшина команды мотористов мичман Рудь. Он мне рассказал все, что знает обо мне, и даже то, чего не знает. На разных языках. Со сленгом определенным. Чему я просто обрадовался. Он тоже обрадовался. Поскольку взял меня за шиворот и повел в центральный пост. Сейчас я, говорит, командиру тебя приведу. Командиром был Валентин Васильев, капитан третьего ранга. Он, увидев меня, еще больше обрадовался, еще больше рассказал. Так что я познал военно-морские слова всякие, нормативные и даже ненормативные в свои семнадцать лет. Вышли мы на рейд Балаклавы, напротив Золотого пляжа. Май, тепло. Васильев говорит: «Сейчас я Вас выброшу за борт, и Вы поплывете, наверное». Я говорю: «Я доплыву». «Почему доплывете?» А я говорю: «Я мастер спорта по плаванию». Не может быть. Может. Он меня не выбросил, поставил меня рабочим по камбузу. Таким образом, я с семи утра до одиннадцати чистил картошку, готовил вместе с коком обеды, завтраки и ужины. И еще с нуля часов до четырех нес боцманскую вахту с боцманом на мостике. Смотрел на черноморские звезды, любовался морем... Хорошая практика была.

ПУТЕШЕСТВИЕ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ МОРЕЙ

И все-таки, как замечательно иногда не прислушиваться к чужому мнению! По расчетам умных гугл-карт расстояние в 52 км из Санкт-Петербурга в Кронштадт мы должны были преодолеть за 48 минут. Мы сделали умнее, и решили его проехать за пять часов. Выехали в пять утра, чтобы к 10-ти быть во всеоружии. Сонный Кронштадт в день своего, пожалуй, первого в истории такого грандиозного праздника – Военно-морского Парада, мирно спал, изредка шаркая метлами дворников и негромко, но интеллигентно ругаясь пьяными голосами у входа единственного в этот утренний час работающего кафетерия. Непуганые голуби спокойно расхаживали по тротуарам, заспанный мужчина поливал на балконе цветы... Шесть утра. Трехэтажный город с немецким акцентом не думал вставать, давая возможность нам вдохновиться его архитектурной простой красотой и схожестью с Северодвинском в любви ко всему, что связано с морем.

Со временем приезда не прогадали: уже к 8-ми все подъезды к набережной Кронштадта были блокированы. Еще бы – впервые здесь должен развернуться небывалый по размаху Парад. Блеснуть военно-морской мощью в Финский залив пришли надводные корабли, кстати, не только российские, но и китайские, дизельные подводные лодки и короли праздника – атомный крейсер «Петр Великий» и самая большая в мире атомная подводная лодка «Дмитрий Донской», построенная на Севмаше.

Желающие увидеть флот в шаговой доступности текли бесконечными реками. Кронштадт к такому наплыву был не готов. В 10 часов интернет-карты краснели от информации о пробках. Администрация Кронштадта приняла решение город для въезда закрыть. Автомобилисты так и остались праздновать День ВМФ в своих машинах, от безысходности подтрунивая друг над другом: «Я не понял, что за организация праздника, кофе по машинам кто-нибудь будет разносить?» Но ветераны ВМФ в парадных мундирах, тоже, видно, вставшие в пять утра, успели занять свои места на трибунах, зрители прижимались друг к другу у бетонного пирса, вставляли на цыпочки, поднимали на вытянутые руки фотоаппараты и детей, чтобы увидеть (если не самим, то хотя бы глазами детей) фееричное действо на воде. Несмотря на то, что Президент Владимир Путин открывал Парад в Санкт-Петербурге, вдохновиться мощью можно было только в Кронштадте. Малые и большие противолодочные корабли, фрегат «Адмирал Горшков», корвет «Сообразительный», подводные лодки «Владикавказ», «Великий Новгород», «Колпино», крейсер «Маршал Устинов» шли четко выверенным шагом друг за другом, внушая гордость и страх... Под бортами этой армады, способной нанести удары разрушительной силы, Финский залив бурлил, превращая воду в пену. А когда над головой полетела морская авиация, оставляя за собой след триколора, можно было подумать, что начались военные действия. И только стоявшие вдалеке на рейде «Петр Великий» и «Дмитрий Донской», не сдвинувшись во время Парада с места, сигналили: это не демарш, а демонстрация спокойной силы. Кому как не им об этом знать. Для участия в Параде они прошли пять морей, обогнув Северную Европу. Впервые в мировой истории. Шли мирно, но своим обликом пугали норвежцев, финнов, немцев, собрав тысячи зрителей на пляжах Балтики... В иностранной прессе статьи пестрели восхищением самой

U-Boot «Dmitri Donskoj»

Die Route von Sewerodwinsk nach St. Petersburg



большой атомной подводной лодкой в мире и беспокойством – а вдруг ракетносец находится в их территориальных водах не просто так? Но, успокоившись, приходили к мнению, что «Дмитрий Донской» – это русское чудо, которое сейчас угрозы не несет. Самый большой в мире. Один из самых бесшумных кораблей. И, конечно, впечатляющий: «объект зависти, гигант, левиафан российского флота...» – цитировали иностранцев уже российские СМИ, умножая гордость за отечественный флот у своих сограждан.

Владимир Путин в этот день Кронштадт все же посетил – в День ВМФ своды старейшего Морского Собора приняли Президента. Видно, сделать так, чтобы небо было мирным, а море пенилось только от парадных походов – зависит не только от человека.





Главный Военно-морской Парад.
Кронштадт. 2017 год



Возвращение АПЛ «Дмитрий Донской» после похода через пять морей. На причале экипаж встречали командование Беломорской военно-морской базы, жены и дети.



The logo for OSK (Объединенная судостроительная корпорация) is a white stylized 'OSK' monogram on a red square background.

ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

The background of the advertisement is a wide-angle photograph of a shipyard. In the foreground, a long, dark, textured concrete or metal pier extends from the bottom right towards the center, with waves crashing against its edge. The middle ground is a vast, calm body of water. In the far distance, the shipyard's infrastructure is visible, including several large gantry cranes and industrial buildings under a clear blue sky with light clouds.

**СЕВМАШ.
НАДЕЖНЕЕ СТАЛИ**