

# «СУДОСТРОЕНИЕ – ЭТО РЕМЕСЛО, А СУДОРЕМОНТ – ИСКУССТВО»

Кронштадтский Морской завод отметил 160 лет со дня основания

Софья ИВАНЕНКО,

фото Игоря ОСОЧНИКОВА

**К**рупнейший судоремонтный завод Северо-Запада отметил юбилей. Ежегодно он обслуживает больше сотни кораблей и судов, а коллектив предприятия насчитывает восемьсот человек. Именно здесь несколько лет назад проходили ремонт легендарные крейсер «Аврора» и ледокол «Красин». Между тем еще в 2008 году предприятие не работало и считалось банкротом. Благодаря чему завод сумел выбраться из кризиса, какие заказы выполняет сегодня и как планирует развиваться в будущем – об этом «Вечёрка» поговорила с генеральным директором АО «Кронштадтский Морской завод» Анатолием БЕЛОЕВЫМ.

## От военных заказов – к гражданским

В советское время Кронштадтский Морской завод был флагманом отечественного военного судоремонта. Для кронштадтцев он и по сей день является символом города, ведь когда-то за красной кирпичной стеной трудились восемь тысяч человек. Как минимум – по представителю от каждой семьи.

– Юбилей мы отметили торжественно: устроили большой концерт, чествовали ветеранов и передовиков завода, выпустили книгу «Корабелы Кронштадта», – рассказывает Анатолий Белолев. – Сегодня коллектив завода стабильный, задержек зарплаты нет. Это квалифицированные сотрудники, способные решать сложные задачи, которые ставит перед нами ВМФ. К нам с удовольствием приходит работать молодежь, ведь для ребят это отличная школа и опыт. В дальнейшем планируем начать сотрудничество с вузами.

99 процентов кораблей и судов, проходящих ремонт на заводе, – военные. Чаще всего с Ленинградской военно-морской базы и Балтийского флота, хотя, случается, в доки КМЗ заходят и



корабли других флотов. Например, сейчас у причала стоит гидрографическое судно Северного флота «Ромуальд Муклевич», доковый ремонт оно уже прошло. Вскоре закончатся косметические работы во внутренних помещениях – и можно будет приступить к швартовным и ходовым испытаниям.

– Гражданские суда у нас тоже проходят ремонт, но это единичные примеры. Как пра-



вило – ледоколы Росморпорта, – поясняет гендиректор завода. – Хотя в перспективе мы намерены усилить это направление, диверсифицировать бизнес, поскольку у военного судоремонта есть свои пределы. Сложность в том, что требования к ремонту военных кора-

блей более формализованные, все отремонтированные корабли и суда проходят военную приемку. Существует масса регламентирующих документов. Из-за этого сроки работ увеличиваются. А для коммерческого флота каждый день – это деньги, так что основной критерий для гражданских заказчиков – сокращение сроков докования. Для этого потребуются из-

менения в организации работы завода. Если этот сектор будет расти, мы выделим отдельную структуру, которая сможет работать мобильнее. А технически завод вполне готов принимать в ремонт больше судов.

## Два дока под одной крышей

Сегодня основная группировка кораблей Балтийского

флота базируется под Калининградом, в Балтийске. Там же находится и «33 судоремонтный завод», берущий на себя большую часть заказов. Однако это не мешает Кронштадтскому Морскому заводу оставаться самым крупным предприятием среди себе подобных на всем Северо-Западе.

– Наш сухой док имени Велешинского до присоединения Крыма (где в Керчи есть завод «Залив») был самым большим в России – его длина почти 240 метров, – говорит Анатолий Белолев. – Мы можем ремонтировать суда длиной до 230 метров и водоизмещением 40 тысяч тонн. К примеру, все атомные крейсера проекта «Орлан» (один из них – ТАРК «Петр Великий» – флагман Северного флота. – Прим. ред.) изготавливались на Балтийском заводе, а доковались в Кронштадте. Так что для судов нашего региона ограничений нет, даже большие ледоколы типа «Капитан Сорокин» спокойно заходят в наши доки.

**До 12 апреля в Музее истории Кронштадта на Якорной площади работает выставка «По Высочайшей Воле...», приуроченная к 160-летию со дня основания Кронштадтского Морского завода. «4 (16) марта 1858 года в Кронштадте «открыл» свою работу Пароходный завод, ставший основным предприятием города на все последующие годы. Выставка посвящена строительству и многогранной истории завода – одного и крупнейших военных судоремонтных предприятий страны», – сообщается на сайте музея.**

# «СУДОСТРОЕНИЕ – ЭТО РЕМЕСЛО, А СУДОРЕМОНТ – ИСКУССТВО»

Окончание. Начало на стр. 3

Конечно, 160 лет – срок немалый. Полуторавековая история завода – с одной стороны, его гордость, с другой – причина некоторых проблем. К примеру, многие здания на территории КМЗ являются памятниками культуры, что сильно усложняет их ремонт и переоборудование. Время сказывается и на главных судоремонтных сооружениях – доках. Самый первый из них – док имени Сургина, или Николаевский, – был построен в 1840-х годах. Сегодня он не принимает корабли, поскольку требует капитального ремонта. А самый «молодой» док имени Велещинского тоже уже отметил столетний юбилей.

– Несмотря на возраст, доки находятся в приличном состоянии, хотя требуют некоторого ремонта и модернизации, – соглашается руководитель КМЗ. – Прежде всего речь идет о работе зимой, в плохую погоду, в дождь. Сегодня все операции проводятся на открытом воздухе. В случае непогоды или минусовых температур сложно окрашивать корабли, производительность труда тоже падает. Поэтому в планах – накрытие доков имени Митрофанова и «Памяти трех эсминцев» одним эллингом. Это обойдется в несколько сотен миллионов рублей, так что нам потребуется помощь государства. Мы рассчитываем на участие в федеральных целевых программах по финансированию модернизации и реконструкции предприятия. С 2020 – 2021 годов ожидается их возобновление. Мы к этому времени должны подойти во всеоружии, с детально проработанными конкретными проектами.

## Боевой дух «Авроры»

Ежедневно тысячи петербуржцев своими глазами видят плоды трудов заводчан Кронштадта. В 2014 – 2016 годах на КМЗ проходил ремонт крейсера «Аврора». А рядом с ним в сухом доке, корма к корме, стоял другой корабль-музей – ледокол «Красин». И это время стало для завода знаковым.



– Объем работ на «Авроре» был очень большой, а сроки сжатые, – вспоминает гендиректор. – Моральный подъем тогда был огромный, никого не нужно было подгонять, люди оставались после работы, сверхурочно, в выходные, если нужно. Все стремились качественно и вовремя отремонтировать крейсер. К тому же мы трудились не одни, привлекали других специалистов, пятнадцать разных компаний, всех нужно было скоординировать. Часть работ выполнялась впервые, я уже не говорю про музей, который был заново создан. Мы справились и гордимся этим!

Что же касается технической стороны ремонта, здесь, по словам Анатолия Белоева, ничего «экстраординарного» не было. Хотя заводчане до сих пор вспоминают полутораме-

тровую трещину в надводном борту, которую обнаружили при дефектации крейсера. Дело в том, что во время ремонта 1987 года подводная часть «Авроры» была полностью заменена. Она сделана из металла толщиной 25 мм, так что сноса ей еще долго не будет. А вот в надводной части толщина обшивки гораздо меньше, и в одном месте появилась «усталостная» трещина. Чтобы выбрать правильную технологию для ремонта, завод обращался в проектные институты. В результате трещину успешно заварили.

– Самые технически сложные в плане ремонта – подлодки, где в маленьком пространстве сосредоточено много оборудования, – говорит глава КМЗ. – С надводными судами проще. А вообще при постройке нового корабля верфи нани-

мают соисполнителей, которые налаживают различные системы, механизмы, оборудование. Мы же в большинстве случаев все ремонтируем сами. Так что квалификация наших судоремонтников в отношении многопрофильных систем и механизмов высока. Как говорят у нас: «Судостроение – это ремесло, а судоремонт – искусство».

## На «рыбалку» вместе с норвежцами

Каждый год через руки специалистов КМЗ проходят более ста кораблей и судов, также здесь ремонтируются газотурбинные двигатели и другое оборудование. Годовой оборот составляет уже около двух миллиардов рублей. Два года назад завод вошел в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Однако путь к

сегодняшнему успеху был долгим и трудным.

– В 2010 году завод находился в процедуре банкротства, и перед нами стояла задача восстановить производство, – делится гендиректор. – Был указ президента о том, чтобы акционировать завод, оздоровить финансово и включить в состав ОСК. С ее помощью была обеспечена постоянная загрузка, а когда есть заказы, остается только организовать работу и привлечь людей. Также в первый год ОСК оказала нам финансовую помощь в виде кредитов, чтобы начать производство и рассчитаться с долгами за газ, свет, воду. Кстати, мы их давно погасили. В 2010-м начали работать первые тридцать человек, в 2011-м мы уже выполнили работы на 400 миллионов рублей, в следующем году – на 700 миллионов, и каждый следующий год наши финансовые показатели росли на 30 – 40 процентов. Начали приходить люди, недоверие к заводу исчезло, вернулись и многие из прежних сотрудников. А сегодня мы работаем как одна команда, и поэтому все получается.

В прошлом сентябре КМЗ подписал соглашение с норвежской компанией PE BJORDAL AS. Предприятия планируют вместе создавать оборудование для плавучих рыбоперерабатывающих фабрик. Этот проект станет первым на пути диверсификации производства.

– Правительство решило выделять квоты тем рыболовческим компаниям, которые инвестируют в строительство судов в России. И много контрактов на изготовление траулера для российских рыбаков уже заключено на разных верфях, – поясняет Анатолий Белоев. – Сегодня мировой тренд – переработка рыбы прямо в море, чтобы траулер приходил на берег с готовым продуктом – филе, костной мукой, заморозкой и так далее. Но нигде в нашей стране не производят фабрики для траулера, передовик в этом деле – Норвегия. И мы собираемся вместе с норвежцами изготавливать такие фабрики на нашем заводе. И это, надеемся, только первый шаг. Наши фонды позволяют развиваться и дальше. Примерно треть активов завода – площадей, зданий – можно использовать более рационально. Инфраструктура есть, нужно только найти средства.

