



ОТ УСПЕШНОГО ГОДА ДО ТЕХНИЧЕСКОГО ПЕРЕВООРУЖЕНИЯ

&

О результатах производственной программы 2019 года, планах на 2020, реконструкции и обновлении производства, жизни в структуре холдинга ОСК, эффективности мер господдержки, задачах импортозамещения, своем взгляде на будущее отрасли и многом другом журналу рассказал генеральный директор АО «Кронштадтский морской завод» Анатолий Белоев.

«МФ»: Анатолий Владимирович, как вы оцениваете результаты производственной программы в 2019 году?

А. Белоев: Показателями вполне удовлетворен. Программу гособоронзаказа выполняем по основным показателям на 100%. Выручка предприятия, по сравнению с прошлым годом, выросла на 5% и составила более чем 2,4 млрд рублей. Прибыль выросла на 10%. За год провели ремонт и сервисное обслуживание на 125 кораблях и судах Балтийского флота, не считая работ по договорам соисполнения с рядом предприятий, сделали 33 доковых ремонта, что на 10% больше, чем в прошлом году. После ремонта на КМЗ флот получил два крупных объекта – это ОИС «Адмирал Владимирский» и ГС «Ромуальд Муклевич».

План по газотурбинному производству тоже выполнили. В сумме в этом году отремонтировали 18 газотурбинных двигателей и газоперекачивающих агрегатов. Из-за того, что ремонт турбин и агрегатов в этом году был более сложным, выросла и сумма выручки. В этом году она составляет более 500 млн рублей.

Таким образом, производственные итоги года весьма достойные.

«МФ»: Что запланировали на 2020 год?

А. Белоев: Будем, как всегда, стремиться вперед. Стараться добиться более высоких показателей. Получить выручку в предстоящем году не менее 2,5 млрд рублей. Нам предстоит провести ремонт и сервисное обслуживание на более чем 130 кораблях и судах Балтийского флота. В начале декабря на заводской ремонт пришел БДК «Александр Шабалин». Работа на нем продлится два года.

В 2020 году планируем запуск в эксплуатацию дока им. Сургина, нашего четвертого дока, который долго стоял в консервации, и мы отремонтировали его собственными силами.

Предстоящая задача – увеличить долю гражданского судоремонта. В новом году начнет выпускать первую продукцию производство по изготовлению рыбоперерабатывающего оборудо-



ПРОВоды ОИС «АДМИРАЛ ВЛАДИМИРСКИЙ». НАГРАЖДЕНИЕ РЕМОТНИКОВ

вания для промысловых судов, над созданием которого мы трудимся уже два года. Так что работы, как всегда, ожидает много.

«МФ»: В 2016 году завод акционировался и вошел в структуру государственного холдинга ОСК. Какие изменения произошли с тех пор?

А. Белолев: Вся новейшая история завода, его восстановление после трех лет простоя, его финансовое оздоровление и загрузка заказами — все это состоялось благодаря тому, что завод был включен в периметр группы ОСК. Сейчас завод идет в русле развития крупнейшей в стране судостроительной корпорации. У нас имеется свое место, и вся наша деятельность выстроена в соответствии с бизнес-процессами корпорации. Да, какие-то вопросы стали решаться дольше и тяжелее, но это организационные издержки всех крупных структур. В глобальном плане мы видим перспективу развития, чувствуем себя уверенно и не мыслим себя вне рамок ОСК.

«МФ»: Как идет реконструкция и обновление производства? Какие пункты сейчас включает программа развития завода?

А. Белолев: В целом за 9 лет на ремонт, восстановление, техперевооружение и модернизацию завода потратили 1,2 млрд рублей. Результат заметен: сегодня основные производственные фонды находятся в нормальном рабочем состоянии, все здания отремонтированы, территории для подъезда и подхода к докам и цехам асфальтированы, инженерные сети отремонтированы.

Из 1,2 млрд рублей — 460 млн потрачено на приобретение нового оборудования и на реконструкцию существующего. Почти половину затраченных средств — 540 млн рублей — потратили за последние два года. Это говорит о том, что завод набрал определенную устойчивость — все работы финансируются из внутренних источников, за счет собственных оборотных средств. То, что мы зарабатываем, мы вкладываем в развитие предприятия.

Программа развития КМЗ, утвержденная в 2015 году, — это концептуальный проект, по которому предусмотрены реконструкция и техперевооружение технических производственных мощностей. Например, строительство крытых эллингов над нашими сухими доками. Сегодня можно говорить как о близкорезализуемой цели — покрытие двухпролетным эллингом дока им. Ф.В. Митрофанова с доком «Памяти трех эсминцев». На реализацию проекта требуется не менее 3 млрд рублей. Срок выполнения проекта — 2023—2027 годы. Сегодня вопросы финансирования полностью еще не решены. Пока рассчитываем на получение финансирования из источников, подобных федеральным целевым программам.

Кроме того, двух причальных стенок, которые у нас есть, недостаточно для размещения всех ремонтируемых кораблей и судов, требуется и реконструкция причальной стенки дока им. П.И. Велешинского, оборудование набережных.



«МФ»: Как бы вы оценили эффективность принимаемых мер господдержки в судостроении и судоремонте? Пользуетесь ли вы ими?

А. Белолев: Средства господдержки хороши в первую очередь для развития рыболовного флота. Для нас открылась некая возможность, так как верфи страны, особенно ОСК, получили довольно большой объем заказов по строительству рыболовного флота, и наш проект по изготовлению оборудования для рыбоперерабатывающих фабрик на промысловых судах оказался весьма кстати. Мы планируем приступить к выпуску первых механизмов и оборудования в I квартале 2020 года.

«МФ»: Как решается на заводе задача импортозамещения? Какие возникают проблемы и с какими предприятиями вы сотрудничаете?

А. Белолев: Импортозамещение — вопрос дискуссионный и активно обсуждаемый в профессиональном сообществе. Точки зрения встречаются диаметрально противоположные — от непреложного одобрения до полного отрицания. Лично я считаю, что импортозаместить все невозможно.

Импортозамещение надо приветствовать, там где это необходимо и целесообразно. Если же взять нашу специфику, то надо отметить, что в составе действующего флота много кораблей и судов импортного производства. Соответственно, все

оборудование и механизмы имеют импортное происхождение. Заменить все нашим оборудованием нереально. Надо учитывать, что некоторым кораблям и судам по 30 — 40 лет и нет уже ни тех фирм, ни ЗИПа, ни даже стран, их производших.

Поэтому мы большей частью ремонтируем старое импортное оборудование. А когда уже невозможно ни отремонтировать, ни найти замену, тогда наш проектант АО «51 ЦКТИС» ищет аналог отечественного производства, выполняет конструкторскую разработку документации по привязке нового оборудования к системам корабля и новое оборудование устанавливается на объект. В целом вопрос не быстро, но решается.

«МФ»: Анатолий Владимирович, вы имеете большой опыт работы в судостроительной и судоремонтной промышленности. Каким видится вам будущее отрасли и что еще надо предпринять, чтобы будущее выглядело оптимистичнее?

А. Белолев: И раньше, и сегодня судостроение России остается, прежде всего, высокотехнологичным и по большей части военным. Сейчас поставлена задача к 2030 году увеличить долю гражданской продукции. Но дело в том, что ряд стран Юго-Восточной Азии уже давно владеют этим рынком, строят простые суда — танкеры, балкеры. Они востребованы и очень конкуренто-

способны. Сможем ли мы достичь этого уровня?

На наших предприятиях большие накладные расходы, а государственная поддержка значительно меньше. Так что на международном рынке не ожидаю больших прорывов. Что касается отечественных клиентов, то здесь ситуация выглядит оптимистичней.

И хотя заказчики ропщут, что строить у нас дороже и дольше, но каждый продолжает заказывать штучные суда под себя — не серии. А чтобы удешевить производство, надо выходить на серию.

Сегодня ОСК уже имеет неплохие достижения — 18% диверсификации. Есть целые заводы, которые работают в гражданском направлении. Но надо работать и над себестоимостью, и над сроками, и в целом над организацией производства. Отдельной статьей стоит законодательная база: закон о закупках, 223 ФЗ и т.д. Для предприятий, которые подпадают под этот закон, процесс закупки длится до двух месяцев. С такими сроками никакого быстрого ремонта судна не получится и не будет никакой конкурентоспособности. Так что над снижением себестоимости надо думать и предприятию, и государству.

Хочу пожелать всем судостроителям, судоремонтникам в новом году хороших заказов, успешных проектов и, самое главное, крепкого здоровья, счастья и благополучия! С Новым годом! МФ