



# КРОНШТАДТСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД В БУДУЩЕЕ СМОТРИТ С ОПТИМИЗМОМ

– В марте заводу исполнилось 160 лет. За это время были и успехи, и неудачи. Какой период в истории предприятия, на ваш взгляд, можно назвать самым благополучным и стабильным? Как пережили перестройку? Какие перспективы вы видите в ближайшем будущем?

– Самый благополучный и стабильный период в истории завода – это, бесспорно, период с конца 1960-х до середины 1980-х годов, советское время, когда и численность кораблей Балтийского флота была максимальной, и Кронштадтский морской завод являлся флагманом военного судоремонта. Завод тогда входил в структуру Главного управления судоремонтных заводов ВМФ СССР, на предприятии работало порядка 8 тысяч человек. Ремонтировалось более 100 кораблей и судов в год.

Затем одновременно со спадом экономики в стране наступили и сложные времена для завода. Все это привело к тому, что завод в 2000 году вступил в полосу затяжного кризиса, и до 2008 года периодически чередовались процедуры его банкротства. В итоге в 2008 году предприятие вообще приостановило деятельность и не работало до 2010 года.

Сейчас мы переживаем период возрождения. Прикладываем все усилия для роста объемов производства и развития завода. Стремимся к тому, чтобы в истории завода вновь наступил период благополучия и стабильности.

– Как изменилась деятельность завода со вступлением в ОСК? Выросли ли объемы заказов? Была ли проведена какая-либо модернизация или реконструкция судоремонтных площадей? Изменилась ли управленческая политика?

– Безусловно, со вступлением в Объединенную судостроительную

&

Прошедший год стал юбилейным для Кронштадтского морского завода. Генеральный директор предприятия Анатолий Белоев рассказал корреспонденту «МФ», что изменилось на заводе в последнее время, какие ремонты судов сейчас осуществляет коллектив и что желает он сотрудникам в канун нового года.

Беседовал КОНСТАНТИН КУТУЗОВ



корпорацию наше положение изменилось. Мы действуем в составе крупнейшего в стране судостроительного и судоремонтного холдинга, что влияет и на сбалансированное размещение заказов по предприятиям нашего профиля, и на всю экономическую политику. За последние три года завод стабильно загружен заказами, разрабатываются амбициозные планы по развитию и техническому перевооружению. Например, подготовлена и утверждена в ОСК инвестиционная программа АО «Кронштадтский морской завод» на 2016-2020 годы. Ее реализация приведет к существенному повышению эффективности и снижению себестоимости производства. В составе ОСК завод уверенно двигается вперед по пути создания высокотехнологичного и мощного современного производства.

**– Сколько кораблей и судов проходит ремонт на вашем предприятии в год? Какие ремонты наиболее сложные и как решаете проблемы таких ремонтов?**

– За год мы ремонтируем и осуществляем сервисное обслуживание более 100 кораблей и судов. Среди крупных проектов последних лет я бы назвал ремонт крейсера «Аврора», ледокола «Красин», подводных лодок «Выборг» и «Дмитров» проекта «Варшавянка», целой группы исследовательских судов – гидрографических судов «Ромуальд Муклевич», «Николай Матусевич», океанографического исследовательского судна «Адмирал Владимирский».

Наиболее сложным я бы назвал ремонт подводных лодок проекта «Варшавянка».

Что касается исследовательских судов, то тут особенность в том, что все эти суда зарубежной и не самой современной постройки. Поэтому из-за частичного отсутствия технической документации недостающие чертежи для замены ЗИП и комплектующих приходилось самим разрабатывать, искать отечественные аналоги. Нам оказывал в этом большую помощь 51-й Центральный конструкторско-технологический институт судоремонта. Мы справились.

**– Какой из ремонтов судов последних лет можете назвать уникальным? И в чем эта уникальность состоит?**

– Бесспорно, уникальным был ремонт крейсера «Аврора». Это главная реликвия отечественного флота и один из ценнейших сохранившихся памятников истории мирового кораблестроения. До нас предыдущий ремонт крейсера проводился более 30 лет назад. Мы с честью справились с порученной нам работой, заслужили благодарность флота и считаем нынешнюю обновленную «Аврору» у Петровской набережной в Санкт-Петербурге в каком-то смысле памятником нашему слаженному труду.

**– Какова доля гражданского судоремонта в общем объеме работ?**

– Доля гражданского судоремонта у нас небольшая, но помимо ремонта судов завод еще ремонтирует газотурбинные двигатели для нужд предприятий ПАО «Газпром». Так что в общем объеме производства гражданский сегмент составляет процентов 20. Учитывая, что коли-



чество заказов для ВМФ будет в последующие годы снижаться, необходимо большее внимание уделить диверсификации. Мы планируем ориентироваться на увеличение доли гражданского судоремонта. Например, в нашем портфеле заказов на предстоящий год запланировано докование порядка пяти ледоколов.

Кроме того, прорабатываем еще одно перспективное направление – производство оборудования для гражданского судостроения, в частности для рыболовного флота. Этому предназначен наш проект с норвежской компанией «Бьордал» совместного производства оборудования для судовых рыбоперерабатывающих фабрик.

На сегодняшний день нами полностью подготовлены производственные площади размером 3, 5 тыс. кв. метров. В первом квартале следующего года будет установлено производственное оборудование, начнется производство.

**– Какие тенденции в развитии отечественного судостроения вы наблюдаете на примере родного предприятия?**

– Положительной тенденцией можно считать государственные планы

стимулирования строительства рыболовного флота. Например, заработала государственная программа выделения инвестиционных квот, которая призвана модернизировать рыболовный флот, рыбоперерабатывающую промышленность. Отечественными верфями заключено уже несколько десятков судостроительных контрактов. Разрабатываются меры поддержки малотоннажного судостроения для рыбопромысловых судов. В сочетании с системой, включающей и налоговые льготы, и целевые программы, и кредитование, и инвестиции, все это может способствовать успешному развитию отечественного судостроения.

**– В каких кадрах нуждается ваше предприятие? Какова сегодня кадровая политика?**

– Как всякое крупное предприятие Санкт-Петербурга, мы нуждаемся в квалифицированных кадрах. Если коротко: наша кадровая политика направлена на создание и поддержание высококвалифицированного, ответственного и сплоченного коллектива. На сегодняшний день у нас сложился костяк квалифицированных работников. Ведется активная социальная политика. Разработаны

и внедрены стандарты организации по подготовке и повышению квалификации персонала, действуют различные программы финансовой поддержки работников, разработана система материального и морального стимулирования, осуществляется страхование.

Большое внимание уделяется охране и улучшению условий труда. Действует Кодекс корпоративной этики работников АО «Кронштадтский морской завод», который обновил систему общих ценностей и закрепил единые нормы деловой культуры, объединяющие современных морзаводцев.

Зарплата на заводе немного выше, чем в целом по отрасли. Работа на нашем предприятии стала привлекательной.

**– Что хотите пожелать в преддверии Нового года российским судостроителям и судоремонтникам, в том числе своему коллективу?**

– С удовольствием пожелаю всем нам смотреть в наступающий год с оптимизмом. Еще пожелаю интересных проектов, успешного выполнения заказов, новых передовых и красивых кораблей и судов, благополучия и счастья в семьях! **МФ**