



«МФ»: С какими показателями вы завершили 2020 год? Какие планы на текущий год?

А. Белоев: Прошлый год завод завершил с положительными результатами. Мы отремонтировали около 150 единиц кораблей и судов флота.

Хотя общая выручка снизилась на 10%, до 2,25 млрд, но при этом у нас увеличилась доля собственных работ, и количество основных производственных рабочих выросло почти на 4%. Прибыль завода даже выросла, по сравнению в 2019 годом. Рост прибыли — тенденция последних 5-ти лет. Для сравнения прибыль 2019 года — 280 млн руб., в 2020 году — 303 млн руб.

По планам на 2021 год завод планирует принять на ремонт около 160 единиц флота. Нам удалось нарастить производственные мощности предприятия, которые позволяют ремонтировать еще больше кораблей и судов и увеличить производственную загрузку.

В 2020 году активнее начали сотрудничать с севером и в этом году ждем на доковый ремонт 5 кораблей с северных морей.

Второе направление — это заводские ремонты. Сейчас у нас проходит заводской ремонт БДК «Александр Шабалин». Сдать его планируем в 2022 году. Также в этом году рассчитываем поставить на ремонт с модернизацией корвет с Балтики постройки Северной верфи. Весь ремонт займет 3 — 4 года.

«МФ»: Как развиваются ваши направления по ремонту газовых турбин и производству рыбоперерабатывающих фабрик?

А. Белоев: В 2020 году отремонтировали 19 газотурбинных двигателей, на одну единицу меньше, чем годом ранее, но по объему выручки в 570 млн руб. План выполнили.

На 2021 год в планах у завода увеличить количество отремонтированных ГТД на 20% — 24 единицы, и получить 700 млн рублей выручки соответственно. Не так давно провели встречу с представителями ПАО «Газпром», которые занимаются техническим менеджментом. Потребности в увеличении объемов ремонта у газовой корпорации есть,

БОРОТЬСЯ

С НЕПРЕДСКАЗУЕМОСТЬЮ

&

Последние пять лет Кронштадтский морской завод демонстрирует постоянное увеличение количества выполненных заказов, выручки, открывает новые направления работы, активнее осваивает гражданскую тематику.

Несмотря на солидный возраст, а в этом году КМОЛЗ исполнилось 163 года, мощностей предприятию хватает даже с запасом. Но проблемы существуют. И не только в части недостатка кадров или нормативной базы.

О том, как удается их решать и об отечественной отрасли судоремонта в целом, ее перспективах, конкурентоспособности «Морскому флоту» рассказал директор Кронштадтского морского завода **АНАТОЛИЙ БЕЛОЕВ**.



РЕМОНТ ЛЕДОКОЛА «КАПИТАН НИКОЛАЕВ»

и мы готовы их закрыть. Потенциально готовы ремонтировать до 30 единиц ГТУ в год, теперь слово за заказчиками.

Что касается производства оборудования для рыбоперерабатывающих фабрик, то в 2020 году обработали на этом производстве 197 тонн черного металла и 7 тонн нержавеющей стали. Мы изготовили для компании «Арлан фиш» линии для потрошения форели, сейчас делаем линию по дегазации и оксигенации, изготовили клетки для краболова «Русь». Ожидаем системных заказов. Надеюсь, что в этом году производство серьезно увеличится, поскольку вступил в силу договор о поставках фабрик на 5 краболовов, изготовленных на ПАО «Красное Сормово». В плане на 2021 год — выработать продукцию на 100 млн рублей, далее будем увеличивать объемы.

«МФ»: Какие успехи по работе с гражданскими заказами?

А. Белолев: Ремонт газовых турбин и выпуск рыбоперерабатывающих фабрик — тоже относятся к гражданской тематике. Если говорить в цифрах, то в 2020 году доля гражданской тематики в общем объеме вы-

ручки составила 28%. В следующем году задумано увеличить эти показатели до 32%. А в целом выручка запланирована на уровне 2,5 млрд. рублей, выше, чем в предыдущем году.

«МФ»: Этим летом КМОЛЗ ждет на ремонт атомный ледокол «Арктика». Какой объем работ предполагается на судне и какую долю будете выполнять вы?

А. Белолев: Да, в августе 2021 года планируем поставить в док им. Велешинского ледокол «Арктика» для замены электродвигателя. На Северо-Западе КМОЛЗ — единственное предприятие с доком таких габаритов, которое может принять ледокол проекта 22220.

В наши обязанности входит завести судно в док, установить на кильблоки, провести все сопутствующие работы, чтобы обеспечить возможность вырезать часть корпуса, демонтировать старый гребной электродвигатель и загрузить новый.

ГЭД весит 320 тонн, поэтому выгрузить его с судна будет непросто задачей, а основные работы по электродвигателю будут выполнять специалисты Балтийского завода.

Возможно в процессе возникнут еще какие-то небольшие работы, связанные с судоремонтом, но они не такие существенные.

К постановке ледокола в док готовимся уже сейчас, поскольку ГЭД необходимо доставить сюда по воде на барже, затем транспортировать по территории завода. Из-за того, что он «достаточно» габаритный, уже сейчас приходится переносить кабельные сети, трубопроводы, укреплять дороги, проводим дополнительные энергетические мощности. Это все входит в наши задачи по подготовке докования ледокола.

«МФ»: Вопрос, который, поднимают многие заказчики. Готовы ли отечественные СРЗ для приема современных боевых кораблей и судов? Есть ли технологии, навыки, возможности? И возможно стоит перепоручить такие работы судостроительным заводам?

А. Белолев: Судостроение и судоремонт — это разные вещи. Те специалисты, кто поработал в каждой из отраслей это прекрасно знают. Поэтому судоремонт должен осуществляться на судоремонтных заводах, а судостроение на судостроительных заводах.



ГАЗОТУРБИННОЕ ПРОИЗВОДСТВО

В ОСК и Министерстве обороны это тоже понимают. Поэтому ремонт и сервисное обслуживание корветов поручили не заводу-строителю, Северной верфи, а нам.

И проблем в ремонте новых современных боевых кораблей никаких не вижу. Решаем и вопрос ремонтной документации. Заказчик заблаговременно заботится о графике ремонта, поэтому заранее заключает договоры с проектными организациями.

Также и новые гражданские суда не сильно отличаются, например, от давно эксплуатирующихся судов ФГУП «Росморпорт» финской постройки. Есть некоторые специфические вещи вроде винторулевых колонок, где у нас нет опыта работы. Но в случае необходимости всегда привлекаются дилеры, которые специализируются на работе с ВРК. Аналогично и с двигателями иностранного производства.

«МФ»: Что сдерживает рост объема судоремонта на предприятии, и в целом по российским СРЗ?

А. Белолев: Первая и самая главная проблема — это конечно поставки импортных сменно-запасных частей. Несмотря на серьезную политику импортозамещения, на 100% избавиться от зарубежных комплектующих невозможно. Поэтому там, где

необходимы иностранные запасные части, возникают проблемы.

Из-за удаленности и долгих сроков доставки, таможенного оформления, сроки ремонта затягивались и раньше, но сейчас из-за политических аспектов время доставки выросло кратно.

Что касается гражданских судов, то здесь все проще. Судовладелец, как правило, заранее самостоятельно готовит ЗИП, чтобы судно лишнее время не стояло в доке. У военных такой практики нет.

Можно долго вспоминать советские годы, когда на флотских складах была вся номенклатура сменно-запасных частей, но это время уже безвозвратно ушло. Сейчас ЗИП отдельно не заказывается, прежде всего, из экономии средств.

Но к сложностям нам не привыкать. Работаем, преодолеваем, планы выполняем, в сроки укладываемся. Если что-то тормозит, договариваемся о переносе, но задачу все равно выполняем.

«МФ»: А если более глобально, какие проблемы в отечественном судоремонте есть?

А. Белолев: Это тема, о которой можно говорить много и долго. В 2019 году на выставке «Нева» была отдельная конференция, которую, кстати про-

вел журнал «Морской флот» и где обсуждались проблемы отечественного судоремонта [см. журнал «Морской флот», № 6 (2019)]. С тех пор не изменилось ничего, за исключением падения курса рубля и пандемии. Гражданский судоремонт стал еще более конкурентным и непредсказуемым в планировании загрузки.

В военном судоремонте мы имеем спецификацию на год и можно заранее прогнозировать загрузки мощностей, в гражданском сегменте с этим сложнее: можешь выиграть на конкурсе, а можешь не выиграть.

И если речь идет о доковом ремонте, то здесь участников не так много, не все обладают доками, в то время как сервисным обслуживанием занимается масса компаний, с мизерными накладными расходами. Конкурировать по цене с ними очень сложно.

Но КМОЛЗ гражданское направление судоремонта не упускает из виду. В прошлом году от этой деятельности мы получили около 70 млн руб., отремонтировали ледоколы «Юрий Лисянский» и «Капитан Николаев» ФГУП «Росморпорт». В этом году планируем увеличить выручку до 90 млн руб., но глобальных прорывов здесь не ожидаем.

«МФ»: Проблема кадров у вас острая?

А. Белолев: Сейчас все заводы в один голос говорят, что везде не хватает кадров. Есть эта проблема и у нас. Не скажу, что она острая, за 10 лет коллектив из почти 800 человек устоялся, текучесть небольшая, но тем не менее недостаток в опытных специалистах ощутим. В части заработной платы конкуренцию с судостроительными заводами конечно проигрываем.

В прошлом году средняя зарплата производственных рабочих по заводу была 73 тысячи. Немаленькая, но у петербургских судостроительных заводов она побольше. Плюс влияет удаленность Кронштадта от города.

Если будут заказы, в том числе у любого судоремонтного предприятия, в каком угодно уголке страны, причем стабильного, то будут и люди, можно их обучить, вложить деньги в модернизацию. Но самое главное,

чтобы была нормальная понятная производственная программа.

«МФ»: Низкая выработка для отечественного судоремонта в целом – это проблема?

А. Белоев: Тут все зависит от системы координат. На военном судоремонте выработку в нормочасах считать легко, потому что существуют справочники, которые разрабатывались еще в советское время в 51 ЦКТИС, ЦТСС. Все предприятия стараются их придерживаться.

Что касается гражданского судоремонта и небольших компаний, то не уверен, что они пользуются вообще какими-то справочниками, связанными с трудоемкостью. Ценообразование здесь жестко к трудоемкости не привязано. Есть конкурс с прописанной стоимостью, и в эту цену подрядчик должен уложиться.

«МФ»: В таком случае, возможно ли отечественным предприятиям конкурировать с нашими соседями в Прибалтике, Финляндии или Польше?

А. Белоев: Знаю, что завод «Преголь» и Светловский судоремонтный завод успешно занимаются ремонтом иностранных судов. Там предприятие ближе к границе, ситуация с ЗИПом немного другая.

В нашем регионе все несколько иначе. Учитывая стоимость импортных запасных частей и сроки доставки предприятия региона конкурировать с прибалтийскими судоремонтными заводами не смогут.

«МФ»: Было сообщение о том, что КМОЛЗ реализует проект повышения производительности труда. Каковы результаты этого проекта?

А. Белоев: Действительно, в конце прошлого года мы с региональным центром компетенций завершили проект по повышению производительности труда на газотурбинном производстве в рамках Национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости». Полгода мы работали совместно в одной упряжке, и достигли неплохих результатов. Удалось сократить на 25% технологический цикл ремонта газотурбинного двигателя и получить



В ДОКЕ ИМ. СУРГИНА

массу полезных для дальнейшей деятельности навыков. Это позволило снизить незавершенное производство на 11%, и увеличить выработку на 1 человека.

Завод продолжает модернизировать мощности и основные фонды. Взамен старых заводских котельных, смонтировали современные модульные. Потребление газа за счет модульных котельных снизилось в два раза. Столь существенная выгода позволит в течение 10-12 лет окупить затраты на оборудование.

Суммарно на цели модернизации и обновления оборудования в 2020 году потратили 320 млн, несмотря на все ограничения по эпидемиологической обстановке.

«МФ»: В свое время КМОЛЗ разрабатывал проект большой модернизации верфи для ОСК. Какова судьба этого проекта?

А. Белоев: Семь лет назад совместно с ПФ «Союзпроектверфь» разработали масштабный проект модернизации. В проект заложены глобальные планы с расширением дока им. Велесинского, строительством крытого эллинга, организацией крупнотоннажного судостроения на базе завода. Но пока движения по проекту нет.

По второму варианту проекта, менее финансово затратному, с ор-

ганизацией крытого эллинга на базе доков им. Митрофанова и Памяти трех эсминцев, работа идет.

В этом году мы проведем конкурс по выбору проектанта. Параллельно занимаемся ремонтом дока им. Митрофанова, провели много изыскательских работ, пробурили вертикальные скважины вдоль дока с закачиванием внутрь специального состава, чтобы убрать проблему просачивания воды сквозь стенки дока.

Когда проект будет на руках, то появится повод претендовать на деньги для строительства эллинга по линии федеральных целевых программ. Возможно, удастся привлечь иные источники финансирования, но за свои деньги даже усеченный вариант модернизации сделать будет невозможно.

«МФ»: Что даст эта модернизация?

А. Белоев: Это позволит резко снизить сроки нахождения кораблей в доке, особенно зимой. Потому что как только настанет непогода, дождь, снег, мороз, все сварочные или окрасочные работы прекращаются. Когда судно будет стоять под крышей, с плюсовой температурой внутри эллинга, то этих остановок удастся избежать. И конечно, это позволит принимать больше заказов, а значит увеличить нашу выручку. **МФ**