



информационный морской журнал

KORABEL.RU

честно о судостроении

Декабрь
2022

№ 4 (58)



АТОМФЛОТ
РОСАТОМ



ТЕПЛОТОРSM
теплоизоляционное покрытие



ТРОИЦКИЙ
КРАНОВЫЙ
ЗАВОД



МОРСКАЯ ТЕХНИКА
MT-Grupp



БЕЛОГОРОДСКАЯ
СУДОВЕРФЬ



реклама

Судоремонт – это искусство, а не ремесло

Генеральный директор Кронштадтского морского завода об актуальной обстановке

КРОНШТАДТСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД – ОДНА ИЗ САМЫХ ИЗВЕСТНЫХ КОМПАНИЙ В СУДОРЕМОНТНОЙ ОТРАСЛИ. ИМЕННО СЮДА УХОДЯТ НА РЕМОНТ ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ, ИМЕННО ЗДЕСЬ БЫЛИ ПОДГОТОВЛЕНЫ ТАКИЕ ИЗВЕСТНЫЕ ОБЪЕКТЫ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ, КАК «АВРОРА», ЛЕДОКОЛ-МУЗЕЙ «КРАСИН», А НЕДАВНО И ПЕРВАЯ АТОМНАЯ ПОДЛОДКА СССР К-3 «ЛЕНИНСКИЙ КОМСОМОЛ». ЧЕМ ДЫШИТ СЕГОДНЯ ПРЕДПРИЯТИЕ, КУДА ДВИЖЕТСЯ? НА ВОПРОСЫ ОТВЕЧАЕТ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КРОНШТАДТСКОГО МОРСКОГО ЗАВОДА АНАТОЛИЙ БЕЛОЕВ.



Виктория Корабеловна и генеральный директор Кронштадтского морского завода Анатолий Белоев / Фото: Корабел.ру

Беседовала **Виктория Корабеловна**

– В каком состоянии вы получили Кронштадтский морской завод?

– В плачевном. На дворе стояло 4 марта, а на заводе – сугробы по пояс и небольшие, узенькие, тропки до 17-го энергомеханического цеха, где все еще теплилась жизнь. Цех поддерживал инженер-

ные сети, а люди оттуда охраняли завод, чтобы его по кирпичикам не растащили. Некоторые территории сдавались в аренду. В основных же производственных помещениях не было ни электричества, ни тепла, ни газа, ни воды. Но завод было решено включить в периметр ОСК, и я приступил к работе.

Первое, с чего мы начали, конечно, с подачи энергии. Также нужно было привлечь людей на завод, желательно тех, кто уже тут когда-то работал, полу-



чить заказы. Большую помощь тогда оказали бывший главный инженер Василий Николаевич Кусков, к сожалению, уже покойный: он и был основным лицом, сохранявшим жизнь на заводе до лучших времен. И директор по производству Евгений Васильевич Коломир, проработавший там 50 лет и знавший все.

Итак, получили кредит от ОСК, набрали первых 30 человек: судоремонтников, сварщиков, корпусников, взяли первый заказ и потихонечку стали заниматься восстановлением предприятия. Сегодня у завода – 4 рабочих дока. А когда я только пришел сюда, работало всего 3, в 4-м уже как 10 лет стоял один объект. Впоследствии его утилизировали.

– В каком состоянии были доки, когда вы вступили в должность, и как они сейчас?

– Между гранитным притвором и доком были огромные прорехи, свистело. Люди на плотках в

резиновых костюмах по мере подъема воды по старинке забивали деревянными брусками-клиньями эти дыры. Работа на самом деле немного жутковатая, учитывая, что приходилось заниматься этим как весной, так и зимой. Представляете: батопорт поставили на место, открывается клинкетта, вода поступает в док и начинает подниматься, а с залива через прорехи свистят фонтаны воды, поскольку нет плотного прилегания, и их нужно успеть забить.

Но это уже в прошлом, сейчас, естественно, доки отремонтированы, и мы даже туда экскурсии водим: приходят школьники, ветераны из ГС и других военно-учебных заведений. Особенно интересно все это показывать ученикам художественных школ, которые после зарисовывают увиденное. Получается отличный способ популяризации предприятия и отрасли.

– Самое запоминающееся судно, которое вы ремонтировали на Кронштадтском морском заводе?

– Никогда не забуду первый объект – подводную лодку «Выборг». Людей тогда не хватало, но я отказался от услуг контрагентов. И хотя мы набили шишек, зато получили ценный опыт и деньги остались на заводе. Даже сейчас вспоминаю работы по системе гидравлики и ВВД – самые сложные.

– В этом году 108 лет самому крупному сухому доку на вашем предприятии имени П.И. Велещинского. Неоднократно озвучивалась идея его модернизации для работы с крупнотоннажными судами.

– Загрузка по судоремонту близка к потолку, и мы действительно задумываемся о диверсификации, рассматриваем варианты, в том числе судостроения, но сегодня мы можем говорить только о каком-то начальном этапе, о маломерных судах, возможно, о достроечных работах с дальнейшим развитием. Идея модернизации дока Велещинского много лет, проект его расширения существовал в СССР, и по этому поводу Алексей Львович Рахманов в свое время давал задание проработку планов развития мощностей Кронштадтского морского завода с реконструкцией дока им. Велещинского. И такой концептуальный проект был разработан ПФ «Союзпроектверфь». Технически сделать так, чтобы док стал метров 70 шириной и 400 длиной, возможно, но решение по этому поводу пока что не принято. Это серьезные инвестиции. Я думаю, что пройдет немало времени до реализации проекта, но в итоге это произойдет.

– Когда к вам на ремонт пришла «Арктика», в Интернете сетовали на то, что такое современное судно ремонтируется в таком старом доке.

– Док, в который вставал на ремонт ледокол «Арктика», был построен в 1914 году при Николае. И



Подготовка дока к приемке судна / Фото: Корабел.ру



мы до сих должны быть благодарны строителям, которые сделали такие профессиональные сооружения собственными руками, без современной техники. Внутри все облицовано гранитом, а глиняные замки сдерживают грунтовые воды. Так что эти доки простоят еще 100 лет. Понятно, что их нужно поддерживать, батопорты особенно; какие-то течи могут появляться, фильтрация сквозь стены, но это мелочи.

– У вас на каждый док по докмейстеру или один человек всем этим занимается?

– На заводе один докмейстер – работающий пенсионер. У него несколько учеников. Сейчас готовит одного, наиболее способного, я надеюсь. Потому что, действительно, это уникальная специальность. Ответственность большая.

– Расскажите нашим читателям, какой техникой пользуются докмейстеры, чтобы докование прошло успешно?

– Если коротко, то корабль нужно посадить на клетку. Когда док осушен, батопорт закрыт, на подо-

шве дока строится доковое опорное устройство: металлические клетки, сверху брус, по нижней части киля и бортам четко по чертежам по обводу, чтобы на эти опорные устройство судно село, как в ложе.

Докмейстер по заранее сделанным пометкам натягивает веревочки (называются они стекля), в док набирается вода, и корабль нужно поставить так, чтобы он четко сел в созданное ложе. Видеонаблюдения подводного нет, поэтому все делается по разметке. Ошибка докмейстера – это неровная посадка, или корабль вообще может свалиться. Надеюсь, на моем веку этого не произойдет.

– А есть какой-то более технологичный способ докования?

– Есть небольшая разница между сухими доками и плавучими. В плавучих доках килевая не набирается, не изготавливается. Там предусмотрены выдвижные тумбы. А бортовые клетки набираются. Был в 2014 году с главным инженером в командировке в Германии, посетили два судоремонтных



АПЛ «Ленинский Комсомол» перед выходом из дока / Фото: Корабел.ру



предприятия. На одном тоже были сухие доки. Так вот технология постановки там такая же, как у нас.

– В Кронштадте рядом с храмом есть док, который раньше использовался. Реально ли его сейчас к вам присоединить?

– Это Петровский док, который после приватизации был оставлен городу. Существовали проекты, и, может быть, когда-то удастся создать музей или какой-то выставочный центр из этого дока, в том числе и по подводной археологии. Чтобы можно было ходить в тоннеле, а там корабли на дне лежат. Но для реализации такого проекта требуются десятки миллиардов.

Сам док – уникальный для своего времени, опередивший европейские решения. В те времена на Западе выкачивали воду из доков с помощью насосов через ветряные мельницы. Уходило на это до 30 дней. Что сделал Петр? Выкопал специальный бассейн ниже уровня дока. Соответственно, просто открывали задвижку, и вода уходила в бассейн. А потом уже из бассейна выкачивай воду сколько хочешь дней, а док уже сухой.

– Что за последние 10 лет обновили в доках?

– Отремонтировали насосы, но сегодня уже готовы в одном из доков их заменить, упирается все, как обычно, в финансы. Добавлю, что насосы хоть и старые (есть еще с 1914 года, немецкие), но рабочие. Пока что копим средства, и если не в 2023 году, то позже точно заменим их.

– Напомните нашим читателям имена ваших доков и их возможности.

– Док Велешинского – самый большой по размеру, 240 м. Док Митрофанова – 189 м. Док Трех эсминцев – 163 м. Док Сургина состоит из двух камер общей площадью 175 м. Туда обычно ставим небольшие суда, так как осадка в доке всего 6 м. Как правило, это буксиры – бывает, даже по три штуки сразу.

– Как много судов вы можете принять на ремонт?

– Для доковых ремонтов есть определенные ограничения: сейчас можем делать 35-40 докований в год. Эту цифру реально увеличить при строительстве эллингов над доками. Сроки ремонта могут стать меньше за счет того, что работать будем под крышей. Особенно это важно в непогоду осенью, зимой.

– Есть какие-то еще ограничения у завода по судоремонту?

– Есть финансирование, которое выделяется на ремонт кораблей и судов ЛенВМБ, и выше него не прыгнешь. Поэтому мы все чаще стараемся брать корабли с Северного и Черноморского флотов: это дает возможность увеличить загрузку. Также в разви-



В турбинном цехе / Фото: Корабел.ру

тии предприятия нам помогает второе направление – ремонт газотурбинных двигателей, которое сейчас составляет 30% от всех ремонтных работ. Когда я пришел на завод, мы приводили в порядок 9–10 двигателей на турбинах в год на сумму 300 млн рублей. Сегодня – 20 газотурбинных двигателей.

Отмечу, что ремонт газотурбинных двигателей – отдельное направление. Раньше их для России изготавливали на заводе «Заря-Машпроект», там же и ремонтировали. Основной объем работ приходится на «машины» 2-го поколения, использующиеся на газоперекачивающих станциях «Газпрома». Часть – на ремонт газотурбинных двигателей флота. Эта работа на завод легла после разрыва отношений с Украиной в 2014 году.

– Перейдем к кадровому вопросу.

– Костяк трудового коллектива сформирован, а сложности первых лет после возобновления производственной деятельности, когда на предприятии сохранялась высокая текучка, ушли в прошлое. Завод выполняет работу хорошо, зарплата выплачивается вовремя. В 2021 году средний доход по рабочим специальностям составил 82 000 руб., в этом году зарплата была проиндексирована на 6-8%. Другое дело, что у нас достаточно высокие требования к квалификации. Мы ждем к себе на работу судоремонтников 4-го, 5-го, 6-го разрядов, а также высококвалифицированных станочников, сварщики и т.д.

Для подпитки предприятия кадрами работаем с университетами и колледжами. На заводе создан молодежный совет, который взаимодействует с молодыми. Им нравится. Все это заслуга прежде всего нашей кадровой службы и наших в недавнем прошлом молодых специалистов. Нередко те, кто от нас уходил, возвращаются именно потому, что мы



работаем с молодежью, у нас интересно: есть драйв и достойные задачи, происходит что-то новое. Также отдел кадров и персонал размещают вакансии в Интернете, газете. На проходной висит объявление. Работает сарафанное радио. Часто в анкете в графе «откуда узнали» люди указывают «друг рассказал». У нас работает премиальная система за приведенного сотрудника, однако он должен отработать у нас не менее полугода.

– Есть сотрудники, пришедшие к вам из судостроения?

– Да, есть. Если говорить об инженерно-технических специалистах, то в первые три года, когда такие специалисты из судостроения к нам приходили, с их стороны чувствовался скепсис, мол, «судоремонт – ерунда». Но очень быстро эти люди понимали, что на самом деле судоремонт сложнее судостроения, так как здесь часто приходится решать нестандартные задачи, подходить к работе творчески. Многие уходили. Если же говорить о рабочих, то для большинства из них труд на КМОЛЗ – своего рода романтика. Мы часто в газетах публикуем интервью с нашими сотрудниками, где они рассказывают про свой трудовой путь, почему им нравится работать на заводе, ремонтировать корабли.

– В Кронштадте активно развивается «Остров фортов». Влияет ли это как-то на Кронштадтский морской завод?

– Прямой корреляции с кадрами не наблюдаю: рабочих, по крайней мере из-за этого, больше не становится. А вот «Ленинский комсомол» действительно оказался полезен заводу: дал загрузку. И мы еще потрудимся над этой подводной лодкой.



Сборка ГПА в блоке / Фото: Корабел.ру

Чувствуют ли заводчане гордость, работая над таким проектом? Да. Все подобные проекты, в которых участвовал завод, безусловно, вызывают особый подъем. Некогда, например, мы буквально летели на «Аврору». Кстати, всего у нас на этот корабль ушло 2 года. После завершения работ я провел общее собрание, на котором наградили около 100 человек различными памятным призами, в том числе наручными часами и грамотами.

– Поговорим о фабриках для промысловых судов. Как вам пришла эта идея?

– Началось все в 2017 году, когда норвежская компания Ortimar обратилась к ОСК в поисках площадей, где можно было бы разместить свое производство. Выбор остановился на нас. Потом прекратилось это сотрудничество в силу разных причин, но мы решили довести дело до конца самостоятельно, найти компанию, у которой было бы желание организовать производство, локализовать его, тем более тогда появились программы по инвестиционным квотам. И мы сделали это.

Полностью отремонтировали и реконструировали здание площадью 3500 кв. м, купили оборудование: лазерное, гильотинное, гибочное, для резки профиля, пробивочное, координатное. Таким образом, все, что касается технического цикла изготовления фабрик, – у нас есть. В позапрошлом году уже частично делали фабрики по договору с норвежской компанией, а часть работы отдавали контрагентам. Единственное, чего у нас пока нет, – инжиниринга, разработки и проектирования фабрик. Рассматриваем вариант кооперации с компаниями, которые обладают такими компетенциями.

– Сколько человек работают на производстве фабрик, и насколько оно загружено?

– Сегодня там работают порядка 10 человек, а с производством фабрик пока что простой, поскольку норвежская компания ушла. На данный момент занимаемся изготовлением металлической нержавеющей мебели, прежде всего камбузной, проектированием. На один из ближайших проектов по ремонту как раз собираемся ставить свою мебель. Запускаем производство судовых дверей. Чертежи сделали, проходим сертификацию в РС. Требуются испытания на огнестойкость.

Изготовили санитарную кабину, образец. Но пока что думаем о рентабельности этого направления.

– ЛКМ и санкции. После ухода иностранных компаний вы уже нашли себе российского поставщика?

– Нашли. Нужно отметить, что в рамках гособоронзаказа тон задает Минобороны. Какую краску они выбирают, такой мы и пользуемся. Основная



задача – покрасить во время ремонта подводную часть корабля, так как междуковый период может достигать 2 лет, и все это время краска должна держаться.

– Что еще пришлось заменять в связи с санкциями?

– Материалы для ремонта, как правило, свои: брус для докования, купершлак, металл, электроды. Краски, да, были импортные. Основная проблема – ЗИП.

– Администрация города помогает заводу? Например, с реконструкцией.

– Сколько я здесь работаю, а это 12 лет, столько мы и пользуемся исключительно заработанными деньгами и финансируем свои инвестиционные планы самостоятельно. Кредиты не берем.

– А что в рамках заводского ремонта и модернизации было сделано за время вашей работы?

– Построены две новые котельные, которые помогли уменьшить расход газа в 2 раза, а также дали возможность сократить обслуживающий персонал на 15 человек: там теперь все автоматическое, хватает двух инженеров. Заменены вся система теплотрассы и тепло-инженерные сети.

На батопорты установили парогенераторы. Как я уже говорил, купили много металлообрабатывающего и сварочного оборудования. Для малярного цеха приобрели компрессорные станции, теперь они стоят у каждого дока. Если раньше пользовались маленькими компрессорами или дизельным передвижным компрессором, то сегодня это большие станции, к которым можно подключить до 6 рожков, чтобы заниматься очисткой и окрашиванием корпусов кораблей.

Это все – инвестиции. Каждый год мы можем вкладывать от 160 до 180 млн рублей – деньги, которые мы зарабатываем самостоятельно.

А что касается ремонта на предприятии: последние 3-4 года практически каждый год тратим на текущий ремонт зданий, инженерных сетей, оборудования 190 млн рублей.

– Какие стратегические цели у завода?

– Основная цель – развитие и увеличение выручки, объемов производства. Площади позволяют, мощности есть, при необходимости можем что-то еще на нашей территории построить. Как я уже говорил, судоремонт имеет свой потолок, поэтому смотрим в сторону газотурбинного производства, где мы можем увеличить объем выработки как минимум в полтора раза. Для этого в прошлом году реконструировали пролет одного из цехов: 1500 кв. м отдали производству; можем



Ремонт батопорта дока им. Сургина / Фото: Кронштадтский морской завод

еще выделить помещение и отремонтировать не 20, как сейчас, а 30-35 газотурбинных двигателей. Но сегодня не хватает финансирования от «Газпрома», хотя потребности есть.

Увеличиваем номенклатуру ремонта двигателей, работа с ПАО «ОДК-Сатурн». У них очень большая загрузка, и недавно мы договорились о постепенной передаче части номенклатуры нам. А дальше смотрим в сторону судостроения, пока маломерного, затем достроечного, а потом и большого строительства.

Вот, например, недавно встречались с представителями одного волжского предприятия. Возможно, возьмем их судно на достройку. Сейчас занимаемся получением сертификата Российского регистра судоходства на достроечные работы.

– Корабел.ру не один год сотрудничает с Кронштадтским морским заводом. Что пожелаете нашему изданию?

– Корабел.ру – очень нужное и полезное отраслевое СМИ. И в плане новостей, и в плане постановки и обсуждения насущных проблем кораблестроения и судоремонта. В следующем году заводу исполнится 165 лет! Надеемся, что журнал осветит наш юбилей на своих страницах, и приглашаем вас на наши мероприятия.

Желаю Корабел.ру творческих и финансовых успехов, расширения аудитории, а всем коллегам-корабелам с верфей и доков – благополучия, здоровья, увеличения заказов! С Новым годом! ↓