



Крейсер, подлодка, «Гидрограф»,

Чем живет сегодня Кронштадтский морской завод?

Ренарт Фасхутдинов

Прошлым летом, 16 июля, на вечную стоянку у Петроградской набережной возвратился один из символов Санкт-Петербурга и всего российского Военно-морского флота – крейсер «Аврора». Без малого два года корабль провел в ремонте на Кронштадтском морском заводе. Для КМОЛЗа это был очень важный, очень

ответственный и очень имиджевый заказ, который сразу вывел предприятие под софиты крупнейших отечественных СМИ. О том, чем еще запомнился для Кронштадтского морского завода минувший год и какие планы у него на год нынешний, читайте в материале «Корабел.ру».

С высоты птичьего полета

Для начала бросим беглый взгляд на общую картину года. КМОЛЗ закончил его с отличными показателями, увеличив свою выручку на 30 с лишним процентов. Если в 2015 году она составила 1,577 млрд рублей, то в 2016-м достигла суммы в 2,195 млрд рублей. Помогли крупные заказы – помимо всем известного ремонта «Авроры», это еще и ремонт гидрографического судна «Ромуальд Муклевич» (он будет завершен в 2018 году), а также ремонт и швартовные испытания подводной лодки «Дмитров».

Кроме того, традиционно немалую лепту в общую копилку внесло сервисное обслуживание кораблей и судов Ленинградской военно-морской базы – технадзор, доковый ремонт, еще ряд отдельных работ. В 2016 году количество этих кораблей и судов превысило сотню, а стоимость обслуживания преодолела планку в полмиллиарда рублей. Сюда же следует приплюсовать ремонт газотурбинных двигателей, принесший порядка 400 миллионов.

Такие успехи позволили заводу серьезно вложиться в обновление инфраструктуры и производ-

ственных мощностей. Свыше 100 млн рублей КМОЛЗ пустил на ремонт основных фондов – сооружений, станков, кранов, дорог и батоportов. На закупку нового оборудования было потрачено более 40 млн рублей. Предприятие думает об освоении гражданского сектора, благо свободные площади имеются и проработка идет уже на достаточно глубоком уровне. В текущем году КМОЛЗ примет на ремонт четыре-пять ледоколов «Росморпорта». В существующем на сегодня графике докований под них как раз есть подходящие «окна».

Активно развивается на заводе такой сегмент, как газотурбинное производство. Толчком для выхода на новый уровень стали события 2014 года и разрыв военно-технических связей между Россией и Украиной. Как известно, поставки ГТД для отечественного ВМФ ранее осуществляла николаевская «Зоря-Машпроект», там же их и ремонтировали. С 2015 года Минобороны перенаправило часть заказов на Кронштадтский морской завод, который единственный в России имел большой опыт ремонта газотурбинных двигателей разной модификации, как для ВМФ, так и для «Газпрома» – они используются на газоперекачивающих станциях.

– За прошлый год мы отремонтировали пять двигателей для Военно-морского флота, и флот остался очень доволен, – рассказывает генеральный директор Кронштадтского морского завода Анатолий Белолев. – У нас есть полный комплект соответствующего оборудования, есть испытательный стендовый комплекс для газотурбинных двигателей. В России их по пальцам пересчитать можно.

Стендовый комплекс, о котором упомянул гендиректор, это огромная машина, которая включает в себя около 35 стендов для регулировки и испытаний агрегатов двигателя. Да и само газотурбинное производство на Кронштадтском заводе своего рода государство в государстве. Оно раскинулось на площади в 12 тыс. м², располагает десятками единиц оборудования. Неудивительно, что на его долю сегодня приходится четверть годовой выручки КМОЛЗа, причем этот процент все растет. Как быстро – покажут итоги текущего года.

Такова общая панорама деятельности КМОЛЗа. А теперь подкрутим нашу оптику и пристальнее взглянем на два наиболее интересных заказа, которые Кронштадтский морской завод выполнил или начал выполнять в прошлом году.

Взгляд первый. Крейсер «Аврора»

В предыдущий раз на ремонт корабль уходил в 1984 году, и тогда работы пришлось проводить титанические – корпус серьезно прогнил, поэтому нижнюю его часть пришлось полностью менять. В 2014 году в Кронштадте удалось обойтись без таких подвигов, но потрудиться все равно пришлось немало.





ЛЕДОКОЛЫ

Обследование ультразвуком показало, что корпус находится в удовлетворительном состоянии. Были обнаружены и устранены лишь не критичные дефекты вроде трещины в надводной части. При этом полностью поменяли донно-заборную арматуру. Подводную часть окрасили в пять слоев, надводную и надстройки – в шесть. На верхней палубе ударно прошлись по трубам, мачтам, световым люкам, мостикам, трапам, другим элементам надстройки. Все было полностью вычищено и покрашено. Заодно по всему периметру корабля и на мостиках заменили такелаж и леерное ограждение.

Немало времени и сил занял ремонт всех систем жизнеобеспечения корабля, а также силовой сети, дизель-генератора и вспомогательных механизмов. Была отремонтирована и модернизирована электротехническая часть – от трансформаторов и щитов до штепселей и выключателей. На борт установили новейшую систему видеомониторинга, систему пожаротушения тонкораспыленной водой. Систему пожарной сигнализации полностью модернизировали. В довершение всего на корабле уложили почти 100 метров палубного тикового настила. Редкое дерево пришлось заказывать из Мьянмы.

– «Аврора» была отремонтирована в срок, с хорошим качеством, – подводит итог **Анатолий Белоев**.



– Завод получил значительные репутационные плюсы, повысил свою узнаваемость. Теперь пресса знает, что наше предприятие не просто на плаву, но и способно выполнять сложнейшие заказы от Министерства обороны. Да и сами сотрудники завода работали с воодушевлением. У них в семьях дети с гордостью рассказывали: папа ремонтирует «Аврору»!



**КРОНШТАДТСКИЙ
МОРСКОЙ
ЗАВОД**

197762, Кронштадт, Петровская, 2
Тел.: +7 (812) 435-21-01, факс: +7 (812) 435-20-00
www.kmolz.ru

Взгляд второй. Гидрографическое судно «Ромуальд Муклевич»

После «Авроры» и подводной лодки «Дмитров», ремонт которой проходит завершающий этап, это самый крупный и важный заказ. Пришел на завод «гидрограф» Северного флота в июне 2016 года. Судно проекта 865 прибыло из Мурманска для прохождения ремонта по техническому состоянию с продлением межремонтного срока. Работы продлятся два года, и за это время на «Муклевиче» проведут ремонт двигателей, установят новое оборудование, подновят электротехническую часть.

На сегодня уже выполнено обследование и дефектация подводной части корпуса, сам корпус очищен и загрунтован – покраска еще впереди. Приведены в порядок палубы и переборки в камбузе и в душевой личного состава. Одновременно в цехах завода ремонтируют компрессоры и дизели, электрощиты, якорные и рулевые устройства, носовые и подруливающие устройства, идет работа с винтом регулируемого шага и валопроводом.

– По большому счету, ремонт гидрографического судна мало отличается от ремонта боевого корабля. Подавляющий процент работ приходится на электромеханическую часть, а она практически одинакова на любом корабле – корпус, кабельные трассы, различные системы жизнеобеспечения, живучести, дизельная установка, энергетическая установка кора-

бля, винты, валы и так далее. Но есть и то, чем необычен и интересен именно этот заказ: достаточно большое количество модернизационных работ предусмотрено как раз по некоторым специализированным системам – различные эхолоты, антенны и так далее, – поясняет Анатолий Белоев.

До конца года будет завершена основная часть работ по механической части, проведены швартовные испытания. На финальный, 2018 год, скорее всего, останется система гидроэхолота, по которой завод пока еще не получил рабоче-конструкторской документации.

«Ромуальд Муклевич» – не первое гидрографическое судно, которое ремонтирует КМОЛЗ. В доках завода в разное время побывали и «Сибиряков», и «Адмирал Владимирский». В январе 2017-го в соседний с «Муклевичем» док «Памяти Трех Эсминцев» встал на плановый доковый ремонт еще один «гидрограф» – исследовательское судно Балтийского флота «Николай Матусевич».

– Гидрографические суда проектов 862 и 865 нам хорошо известны. У нас есть вся необходимая документация, и мы планируем продолжать практику проведения средних заводских ремонтов. С Балтийским флотом у нас в этом плане уже есть полное взаимопонимание и налажена практика таких ремонтов. С Северным флотом это первый опыт, но, надеемся, не последний. В общем, традицию работы с гидрографическими судами мы нацелены продолжать, – говорит гендиректор завода 

