

ЖУРНАЛ ОБЪЕДИНЕННОЙ  
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ  
КОРПОРАЦИИ  
№2 2023

**ОСК**

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



## ПАССАЖИРСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

**ПЕРВЫЙ**  
НИЖЕГОРОДСКИЙ  
КРАБОЛОВ-ПРОЦЕССОР

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 6

**«КРАСНАЯ КУЗНИЦА»**  
КОЛЫБЕЛЬ МОРСКОЙ  
ГВАРДИИ РОССИИ

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 24

**СТРЕМИМСЯ ВПЕРЕД!**  
КРОНШТАДТСКОМУ  
МОРСКОМУ ЗАВОДУ 165

ЧИТАЙТЕ НА СТРАНИЦЕ 33

**Н.Б.:** Какие неожиданные для себя открытия вы сделали?

**А.К.:** Для меня было неожиданно большое внешнее сходство систем из разных областей – судоремонта и капитального строительства – и при этом огромная разница в нюансах. В строительстве все достаточно четко: есть смета, есть проект. В судоремонте путь к финальной смете очень далек – через дефектации, обсчеты, пересчеты. Но тем интереснее.

**Н.Б.:** А как вам удавалось совмещать основную работу в ДТР и проектную работу по этой теме?

**Д.С.:** Это – самый актуальный вопрос для всех, кто принимает участие в кросс-функциональных проектах. Поначалу казалось, что это невозможно, так как проект двигался очень активно, требовались оперативные решения, надо было быть везде – контактировать с проектировщиками, строителями. Но потихоньку удалось расставить приоритеты, хотя не обошлось и без вечерних посиделок на работе, без работы в выходные дни, чтобы доделать задачи по основному функционалу. Хотя в судостроении нет разделения на основные и дополнительные задачи – все задачи важны.

**Н.Б.:** Как вы оцениваете форму управления кросс-функциональным проектом – без стандартов, фактически «с колёс»?

**А.К.:** Плюс – то, что бюрократия в этом проекте была минимизирована. Очень многое решалось в инициативном порядке, где-то по требованию инвестора. Минус – сложно было контролировать мелочи, их было очень много, трудно было ничего не забыть. То есть мы двигались быстро, но требовалась максимальная сосредоточенность, чтобы все держать в голове.

**Н.Б.:** Какие навыки вы развили для себя в этом проекте?

**А.К.:** В первую очередь коммуникацию с судостроителями. Коммуникаций было очень много и с заказчиками, и с субподрядчиками. Во-вторых, скорость. В-третьих, умение действовать в условиях неопределенности. Все это придавало динамики проекту, но я, в принципе, не люблю монотонную работу, мне больше нравится проектная деятельность. И я бы пожелал всем участникам будущих проектов такого типа не бояться в них участвовать, брать на себя инициативу, самостоятельно принимать решения, пусть даже сложные, и учиться, делая.

**Д.С.:** Моей основной задачей было выстраивание коммуникаций между нашими проектировщиками из АО «СПМБМ «Малахит» и АО «НИПТБ «Онега» и нашими строителями, своевременная подготовка заданий, чертежей, схем по текущему этапу. То, что проект завершен вовремя – результат соблюдения очень сжатого графика всеми участниками проекта.

**Н.Б.:** Какими тремя словами вы могли бы охарактеризовать этот проект?

**Д.С.:** Оперативность, инициативность, своевременность.

**Н.Б.:** Опыт кросс-функциональной работы, на ваш взгляд, был полезен?

**А.К.:** Безусловно, результат-то налицо. Конечно, его бы не было без объединения всех сил – СПМБМ «Малахит», наших заводов, Министерства обороны, ВМФ, инвестора – всех участников нашей большой команды.

**Д.С.:** Я увидела в данном проекте, как слаженно может работать команда из большого числа организаций, как выстраивается кооперация вокруг единой цели. Опыт такой кооперации пригодится мне, да и всем участникам, в дальнейшем. И я бы пожелала всем главное – перестать откладывать задачи, которые вы можете решить прямо сейчас. И перестать бояться нового.

**Н.Б.:** Результат нашей общей работы – то, что мы увековечили память о наших инженерах, конструкторах, рабочих, создавших на АО «ПО «Севмаш» первую атомную подводную лодку нашей страны. Но как сегодня Вы, уже после трех этапов нашего проекта, оцениваете создание К-3 – чем это было для страны, для судостроения?

**Д.С.:** Создание К-3 тоже было кросс-функциональным проектом для всей страны, который включал в себя множество новых, прорывных технологий из разных областей знания и из разных отраслей промышленности. Конечно, восстановление и музеефикацию подводной лодки нельзя сравнить с той грандиозной работой, которую проделали ее строители семьдесят лет назад. Но участие в нашем проекте помогло нам лучше понять, как была спроектирована и построена К-3, и какой подвиг совершили все те, кто ее создал.

# КРОНШТАДТСКОМУ МОРСКОМУ ЗАВОДУ 165: СТРЕМИМСЯ ВПЕРЕД!



Судоремонтный завод на острове Котлин возник не на пустом месте – уже с начала 18-го столетия, как только Кронштадт стал главной военно-морской базой русского флота на Балтике и крупным торговым портом, здесь строили и ремонтировали корабли.

К середине 19-го столетия, когда воздвигались здания завода, в Кронштадте успешно действовало ремонтно-строительное адмиралтейство, занимавшееся достройкой и оснащением кораблей и судов, построенных на верфях Санкт-Петербурга.

В военном кораблестроении наступила эпоха парового флота, возникла потребность в создании «пароходостроительного заведения». Первый цех при строящемся Пароходном заводе открылся во время Крымской войны (1853-1856) – это были ремонтные мастерские для паровой канонерской флотилии, построенной для защиты водного пути к Санкт-Петербургу.

В первые годы деятельности завод являлся одним из самых передовых предприятий не только в России, но и в Европе. Организация рабочего, складского, технологического пространства, коммуникации, станки – все было выполнено в соответствии с уровнем и требованиями современной промышленной архитектуры.

Завод стоял у истоков броненосного кораблестроения России. В доках и у стенок завода на корабли монтировались броневые листы, изготавливались корабельные механизмы, орудия, паровые котлы. Здесь достраивались и ремонтировались броненосцы, миноносцы, подводные корабли. Изделия Пароходного завода всегда отличали высокое техническое мастерство и качество выделки. Завод успешно экспонировался на крупнейших российских и всемирных выставках в период 1861-1900 гг.

С конца 19 столетия завод сосредоточился на участии в достройке кораблей и ремонте механизмов. Его не миновал не только ни один корабль парового Балтийского флота, но и ни один вновь построенный корабль. Он готовил эскадры в Русско-японскую и Первую мировую войну.

После революции кронштадтские корабельщики участвовали в создании морских сил молодой Советской республики, в укреплении Красного Балтийского флота. Крейсера «Аврора» и «Профинтерн», линкоры «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна», эсминцы и подводные лодки проходили на заводе ремонт и модернизацию, что позволило флоту проводить первые маневры и дальние заграничные плавания.

Кронштадтские рабочие и инженеры продолжали проявлять выдающиеся качества рационализаторства и передового труда. В 1929 г. впервые в судоремонте на Морзаводе была применена секционная сборка судна. В 1934 и 1938 годах в рекордные сроки были отремонтированы ледоколы «Красин» и «Ермак», подготовленные к совершению дальних походов для спасения полярных экспедиций челюскинцев и папанинцев.

Образцом подвижнического труда и героизма стала деятельность рабочих и инженеров Кронштадтского морского завода в годы Великой Отечественной войны. Под бомбами и снарядами они почти 900 дней продержались на линии вражеского огня и не прекращали свою работу

Генеральный директор Анатолий Владимирович Белоев:



*«Нам доверяют свои корабли и суда Балтийский и Северный флот, ЛенВМБ, ФГУП «Росморпорт», судостроительные и судоремонтные заводы России, музеи. За последнее десятилетие заводом отремонтированы более 1000 кораблей и судов! Количество ежегодно ремонтируемых и проходящих сервисное обслуживание заказов достигает почти 200 единиц!»*

на минуту. За огромный вклад в подготовку Победы 31 мая 1944 года коллектив предприятия был отмечен высшей государственной наградой своего времени – Орденом Ленина. Тысячи морзаводцев награждены орденами и медалями. Четыре воина-морзаводца стали Героями Советского Союза.

В середине XX столетия Кронштадтский морской завод превратился в крупнейшее судоремонтное предприятие страны и долгие годы оставался признанным флагманом отечественного военного судоремонта. В Кронштадте ремонтировались ракетные и противолодочные крейсера, большие противолодочные корабли, подводные лодки. Выполнялся ремонт гражданских судов. Изготавливались первые глубоководные аппараты для Академии наук СССР, завод участвовал в создании первых кораблей Морского космического флота.

Во второй половине 20-го столетия КМОЛЗ – многофункциональный завод-комбинат, выполняющий работы по переоборудованию, модернизации и ремонту всех классов и типов кораблей и судов ВМФ, судов научного, торгового и рыболовного флота, изготавливающий множество механизмов для оснащения флота.

В начале 2000-х годов завод пережил непростой период адаптации к новым социально-экономическим реалиям. Старт к возрождению завода был дан в начале марта 2010 года.

Сегодня Кронштадтский морской завод, обновленный и возродившийся, бережно храня традиции, действует в соответствии с современными принципами управления и организации производства, нацелен на модернизацию и достижение передового технологического уровня, стремится к убедительным экономическим результатам.

Предприятие действует в составе крупнейшего судостроительного и судоремонтного холдинга страны АО «Объединенная Судостроительная Корпорация».

Нынешнее поколение морзаводцев восстановило авторитет завода как мощного и крупнейшего судоремонтного

предприятия Северо-Запада России. Главная производственная задача остается неизменной – это поддержание в боевом состоянии кораблей и судов отечественного военно-морского флота.

Среди успешных проектов последних лет – десятки боевых кораблей и судов для флота, в том числе восстановление технической готовности реликвии ВМФ России крейсера «Аврора», легендарного ледокола «Красин» к его столетнему юбилею, подготовка к кругосветному плаванию, приуроченному к 200-летию открытия Антарктиды, океанографического исследовательского судна «Адмирал Владимирский», ремонт и подготовка к музейфикации первой советской атомной подводной лодки К-3 «Ленинский комсомол».

Большие успехи от года к году показывает уникальное газотурбинное производство. За последние 10 лет оно отремонтировало более 150 газотурбинных двигателей и газоперекачивающих установок для нужд флота и предприятий энергетического комплекса.

Успешное развитие завода возможно благодаря сохранению преемственности традиций, самоотверженности ветеранов, росту квалификации молодых кадров. Завод в состоянии выполнять ремонтные работы любой сложности – от аварийных до капитальных.

Уделяется большое внимание техническому перевооружению. Сегодня основные производственные фонды находятся в рабочем состоянии, исправно функционируют инженерные сети, ремонтируются здания. Построены новые газовые котельные, которые обеспечивают значительную экономию расходуемой энергии и финансовых средств, расширяется современно оборудованное складское хозяйство, обновляются помещения цехов и готовятся площадки

под новые производства, в частности металлообрабатывающее.

Разработаны и ожидают реализации планы по модернизации докового хозяйства; они позволят оптимизировать судоремонтные работы.

Ведется системная работа по укреплению технологического потенциала и модернизации производственных процессов, совершенствованию кадровой и социальной политики. Динамично внедряется производственная система и элементы бережливого производства.

В составе ОСК АО «Кронштадтский морской завод» идет по пути создания высокотехнологичного предприятия и продолжает двигаться вперед и дальше.

*3 марта 1858 года в присутствии императора Александра II ремонтное предприятие в Кронштадте было открыто и 4 марта начало «свои действия... по исправлению парового флота». За 165 лет АО «Кронштадтский морской завод» «исправил» более 10 000 кораблей и судов. Сегодня предприятие является одним из старейших судоремонтных заводов Северо-Запада, авторитетной базой военного судоремонта и крупнейшим работодателем в Кронштадте. На заводе трудятся более 800 человек.*



Экскурсия для заводчан по экспозиции "Корабелы Кронштадта" в Центральном Военно-морском музее имени Петра Великого



Пронос флага на выставке ЦВММ

## ХРОНИКА ЮБИЛЕЙНЫХ ТОРЖЕСТВ

В марте 2023-го празднование 165-летия АО «Кронштадтский морской завод» объединило несколько поколений судоремонтников с острова Котлин и вышло далеко за пределы Кронштадта. Мероприятия, приуроченные к этой внушительной дате, шли одно за другим. Об истории завода и современных буднях кронштадтских корабелов смогли узнать петербуржцы и гости города, а также зрители местных и федеральных телеканалов.

Торжества, посвящённые 165-летию, стартовали в первые дни марта. На территории завода состоялся митинг, на котором лучшие сотрудники, представленные на заводскую Доску Почёта за успешную работу в 2022 году, были награждены грамотами и подарками. Среди подарков – новая книга «Кронштадтский морской завод. Летопись», изданная к юбилею. После праздничных речей генеральный директор предприятия Анатолий Белолев с радостью провёл автограф-сессию и всем желающим оставил памятную запись в книге о заводе.

3 марта главный заводской праздник собрал в Кронштадтском дворце молодёжи сразу несколько поколений судоремонтников. Морзаводцев прибыли поздравить представители Объединённой судостроительной корпорации, Военно-морского флота, администрации Санкт-Петербурга. Гости заслушали доклад генерального директора АО «Кронштадтский морской завод» Анатолия Белолева, пожелали предприятию успеха и дальнейшего процветания. Особо благодарили корабелов за честный, сложный и нужный стране труд. Праздник не обошёлся без наградений – передовики предприятия были отмечены благодарственными письмами. Не были забыты и ветераны КМОЛЗа. Для них ярким подарком стал подготовленный к торжеству фильм о современных достижениях родного завода. Премьера фильма состоялась на большом экране и стала самым впечатляющим номером большого праздничного концерта.

Торжества по случаю 165-летия завода перенесли в центр Санкт-Петербурга – в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого состоялось торжественное открытие экспозиции «Корабелы Кронштадта». Выставка была задумана как совместный проект завода, Музея истории Кронштадта и ЦВММ. Около двух месяцев экспозиция знако-



«Искусство судоремонта», Попов Владислав, 15 лет

мила гостей и жителей Петербурга с работой завода и традициями судоремонта в Кронштадте. В ее основу вошли предметы из коллекции Музея истории Кронштадта: макеты продукции, образцы чугунного литья, инструмент, предметы корабельного быта.

На церемонии открытия завод передал в фонды ЦВММ ценный артефакт – фрагмент лёгкого корпуса АПЛ К-3 «Ленинский комсомол». Приняв подарок, директор музея Руслан



Пронос флага на выставке ЦВММ

### Из книги отзывов на выставку «Искусство судоремонта»:

«Мысленно вернулись в свою молодость, когда сами были работниками этого прославленного предприятия. Работы юных художников и фотографии, сделанные мастерами, очень точно передают энергетику завода и красоту простых людей, работающих и работавших на нём...»

Нехай отметил вклад морзаводцев в развитие ВМФ и ещё раз поблагодарил за восстановление крейсера «Аврора» – одного из филиалов ЦВММ, ремонт которого кронштадтские судоремонтники выполнили в 2014-2016 годах. Для заводчан была проведена экскурсия как по выставке «Корабелы Кронштадта», так и по основной экспозиции ЦВММ.

К юбилею в свет вышла третья книга очерков о морзаводцах «Корабелы Кронштадта». Презентация издания собралась в Кронштадтской морской библиотеке несколько поколений судоремонтников. Зал был полон. С 2018 года, издавая «Корабелы Кронштадта», завод проводит важную работу по сохранению памяти о рабочих и специалистах КМОЛЗ, о династиях и семьях, о тех, кто своим трудом внёс огромный вклад в историю предприятия в 1930-2000-х годах. Весь тираж свежего сборника был передан ветеранам КМОЛЗа, родственникам героев книги, а также в фонды библиотек Кронштадта.

Мартовский праздничный марафон по случаю 165-летия Кронштадтского морского завода завершился 28 марта в Детской художественной школе им. М. К. Аникушина. В лучшем выставочном зале Кронштадта была открыта экспозиция «Искусство судоремонта». Совместный проект завода и ДХШ объединил работы юных художников и профессиональных фотографов. В зале также можно было увидеть макеты кораблей и портреты заводчан, созданные ветеранами КМОЛЗа. Для многих эта экспозиция стала «виртуальным» путешествием на закрытое судоремонтное предприятие Кронштадта.

## ЛЕТОПИСЬ ЗАВОДА, ЛЕТОПИСЬ ГОРОДА

В 2023 году к 165-летию предприятия была издана книга «Кронштадтский морской завод. Летопись». Это второе, переработанное и дополненное издание книги раскрывает историю судоремонта в Кронштадте, описывает деятельность завода от его создания в 1858 году до сегодняшнего дня.

Издание было подготовлено силами сотрудников завода. Авторы провели огромную работу по истории одного из старейших судоремонтных предприятий Северо-Запада: исследовали архивные материалы, собрали имеющуюся информацию в музеях и библиотеках, записали десятки часов интервью с заводчанами и ветеранами завода, собрали богатую подборку фотоиллюстраций. В книге их более 500.

Героями издания стали корабли Кронштадта разных эпох, чей труд, знания и опыт помогли заводу стать мощной судоремонтной базой. Большое внимание уделено работе различ-



Книга летописи в руках заводских передовиков

ных подразделений завода и, конечно же, кораблям и судам, которые ремонтировались на заводе.

Книга состоит из пяти частей. Первая часть посвящена дореволюционному этапу в истории завода – 1859-1916. Вторая часть охватывает период с 1917 по 1945. Третья рассказывает о самом славном этапе – 1946 – 1991, когда завод был флагманом военного судоремонта в СССР. Четвёртая часть повествует о сложном периоде экономических перемен – 1992 – 2008. Последняя часть посвящена возрождению производственной деятельности и современным будням завода.

«Летопись» богато иллюстрирована и предназначена широкому кругу читателей. Она сразу же стала библиографической редкостью, подарочное издание нельзя найти в продаже. Первыми обладателями книги «Кронштадтский морской завод. Летопись» стали передовики завода, его партнёры и ветераны.

«Кронштадтский морской завод. Летопись» Санкт-Петербург: ООО «Дитон-Арт», 2023. 284 с.: илл. Тираж – 1000 экз.