

СОВЕТ СТАРЕЙШИН

Ещё осенью 2014 года президент ОСК Алексей Львович РАХМАНОВ заявил о планах создать Совет старейшин, куда вошли бы заслуженные корабли, машиностроители, представители науки – люди, которые большую часть жизни посвятили кораблестроению и судостроению. В феврале 2016 года состоялось первое заседание Совета.

В мероприятии, которое проходило в здании Центрального военно-морского музея, принял участие генеральный директор АО «Завод «Красное Сормово» Николай Сергеевич Жарков.

Обращаясь к заслуженным ветеранам кораблестроения, президент ОСК подчеркнул: «Цель собрания Совета старейшин в том, чтобы помочь нам не потерять связь поколений, не забыть то хорошее, что было в прошлые годы, а возможно, что-то и возобновить. Вторая, не менее важная цель – услышать ваше мнение, советы и мысли о том, что сейчас происходит в ОСК и как нам улучшить работу корпорации. Жизнь диктует всё новые вызовы. Но для нас очень важно, чтобы мы не забывали главную цель, которую перед собой ставим – развитие российского флота и ОСК как неотъемлемой его части».

Бывший директор завода «Адмиралтей-



Н.С. Жарков и А.Л. Рахманов

НЕ ЗАБЫВАТЬ ГЛАВНУЮ ЦЕЛЬ – РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ФЛОТА

ские верфи» Владимир Александров отметил, что ещё в начале 1990-х годов министерство судостроительной промышленности намеревалось совершить пересмотр всей организационной структуры своего ведомства, потому как жизнь требовала изменений. В Ленинграде тогда планировалось создать мощный судостроительный комплекс. Но в направлении преобразований за 25 лет удалось продвинуться незначительно. Остались те же проблемы, те же узкие места. Например, между конструкторскими бюро, научными организациями и заводами есть часто нерешаемые противоречия, которые отнюдь не способствуют тому, что теперь называют «эффективностью производства». И если нам не удастся добиться качества в конструкторско-технологической документации, вряд ли можно говорить о каких-то прорывах. Судостроителей порой упрекают в непрофессионализме, в непонимании происходящих событий, в том что они делают дорогие корабли.

«Но ведь все эти проблемы давно известны, – развил свою мысль Владимир Леонидович. – Это неправильные отношения с заказчиком при определении цены, когда нам дают 20-30% предварительного финансирования, а надо 70-80%, как на Западе; это и кредитные ставки, о которых всем уже надоело говорить; это бесчинство заказчика, когда нас заставляют удовлетворять его прихоти. Надо садиться за стол переговоров и, наконец, решать эти проблемы. Плохо, когда мы делаем убыточную продукцию, но ещё хуже, когда у нас простаивают стапеля... Кроме собственных судостроительных проблем, у нас есть и целый набор проблем внешних. Например, металлурги поставляют нам незагрунтованный и невыправленный прокат по цене качественного продукта. Мы тратим десятки, сотни тысяч нормо-часов, чтобы ликвидировать все дефекты металлопроката за свой счёт. А всё это в конечном счёте влияет на экономику. Отсюда возникает вопрос, отчего не поста-

вить перед металлургами задачу поставить верфи конкретную деталь или хотя бы выправленный и загрунтованный, со снятыми фасками прокат, как это делается во всем мире, коли мы на него ссылаемся? Кроме этого, коэффициент использования металла у нас достигает 82%, а то и меньше. Зачем мы возим туда и обратно металлолом? Сколько можно было сэкономить времени, сил и денег, если бы лом и отходы оставались у них».

Отвечая на последний вопрос, президент ОСК сказал: «На каждом нашем заводе стоит свой станок для грунтовки, снятия кромок и правки листа. Но у тех же шведов, финнов или других европейцев, у которых мы покупаем металл, лист приходит уже грунтованный, со снятыми фасками, рисками и сразу идет на производство. Нам нужно договориться с отечественными металлургами о создании сервисных центров и платить им за чистый металл». Подводник, бывший главный конструктор ЦМКБ «Рубин» Юрий Кормилицын преподает проектирование подводных лодок в С.-Петербургском Государственном морском техническом университете и в Высшем военно-морском инженерном училище им. Дзержинского. Он серьёзно обеспокоен тем, что вот уже два года СПбГМТУ не выпускает ни одного специалиста по подводным лодкам. Тогда как из стен «Дзержинки» выходят каждый год сотни курсантов. «Когда я вижу их на параде – душа радуется, – признаётся Юрий Николаевич. – Но возникает один вопрос – на чём они ходить будут? Ведь специалисты, инженеры, кораблестроители-подводники нет. Я бы попросил ОСК обратить на это внимание в первую очередь».

Бывший директор Балтийского завода Олег Шуляковский и главный конструктор Северного ПКБ Владимир Юнин говорили о необходимости создания «временных творческих коллективов» при проектировании и строительстве но-



Н.С. Жарков на заседании Совета старейшин

вых судов, организации координационных советов по конкретному проекту, куда включались бы представители всех предприятий, участвующих в его реализации. Бывший директор Выборгского судостроительного завода Валерий Левченко заметил: «В гражданском судостроении – те же проблемы, что и в военном. Сегодня самое главное – найти проектанта и получить хотя бы более-менее внятный проект. Сильное проектное бюро по гражданскому судостроению – вопрос первостепенный. Второй вопрос – заказчики. Таких кабальных договоров с заказчиками нет нигде. Отсутствие финансирования не даёт исполнителю права переноса сроков, при этом на заказчика нет никаких штрафных санкций, а на нас их масса. Здесь совместно с ОСК надо как-то уравнять силы и обязывать заказчика выполнять все свои обязательства». На повестку первого заседания Совета старейшин был вынесен самый широкий спектр проблем от болтов и гаек до государственных стандартов и законопроектов. Остаётся надеяться, что наиболее дельные советы и мнения участников выльются в конкретные политические решения ОСК. А Совет старейшин начнёт работать на постоянной основе.

По материалам Корабел.ру

НОВОСТИ СУДОСТРОЕНИЯ

ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО» ВОШЁЛ В ТРОЙКУ ЛИДЕРОВ ОТРАСЛИ

Нижегородские предприятия «Завод «Красное Сормово» и «Окская судовой верфь» вошли в тройку лидеров отрасли по тоннажу сданных в 2015 году судов, заняв 2-е и 3-е места соответственно.



Это исследование проведено агентством «Infoline-Аналитика». За прошлый год «Окская судовой верфь» сдала три серийных танкера проекта RST-54 класса «Волга-Дон». На счету «Красного Сормова» два танкера проекта RST-27 и один танкер-химовоз усовершенствованного проекта RST-27. Лидером прошлого года стал Выборгский судостроительный завод ОСК, сдавший два ледокола мощностью 16 МВт (ЛК-16).

Общее количество гражданских судов и военных кораблей, сданных отечественными верфями в прошлом году, по данным «Infoline-Аналитика», упало по сравнению с 2014 годом на 23%, до 182 штук. Тоннаж построенных в России судов сократился на 54% и составил около 200 тыс. тонн против порядка 440 тыс. тонн в 2014 году; по тоннажу упало как гражданское (на 63%), так и военное (на 16%) кораблестроение. При этом в стоимостном выражении военное кораблестроение в 2015 году обеспечило 82% заказов российских верфей (102,6 млрд руб.). Объём гражданских заказов в денежном выражении упал в 2,5 раза – до 22,8 млрд руб.

Материалы подготовила Маргарита ФИНЮКОВА
Фото автора

ВСЕ – НА ЛЫЖНЮ!

ЭСТАФЕТА С «ИЗЮМИНКОЙ»

На лыжной базе «Сормович» состоялась лыжная эстафета среди работников АО «Завод «Красное Сормово» под девизом «Будь спортивным, будь успешным!»

В эстафете приняли участие 28 команд (по 3 человека) из 14 цехов и отделов. Наибольшее количество участников представили Судовой верфь, кузнечно-прессовый и механический участки производства спецтехники.

Первое место среди женщин заняли лыжницы с участка гальванопокрытий ПС (предцехкома Г.П. Гурьлёва). На втором месте – спортсменки из Инженерного центра (зам. предцехкома И.Ю. Вилкова), на третьем – из Судовой верфи (предцехкома О.М. Макарова, физорг Н.А. Шипунова).

Среди мужчин лидерами стали лыжники кузнечно-прессового участка ПС (предцехкома Е.Г. Николаева), «серебро» взяли спортсмены из корпусно-сборочного цеха (предцехкома З.П. Блохина), на третьем месте – команда Управления качества (предцехкома Н.В. Юдина).

Победителям и призёрам эстафеты были вручены кубки, призы и грамоты профсоюзного комитета.

«Изюминкой» лыжной эстафеты

стало выступление команды ветеранов из Управления качества, которую возглавил заместитель генерального директора по качеству Юрий Николаевич Грачёв. Ветераны хорошо подготовились к состязаниям: они вышли на лыжню в номерах, которые изготовили сами. «№202» – номер команды, эта цифра – суммарный возраст всех троих её участников, которые по праву заслужили приз «Команда ветеранов».

Без призов не осталась ни одна из команд-участниц, став победителями в номинациях «За волю к победе», «Приз «Надежда», «За преданность лыжному спорту». Все, кто принял участие в эстафете, получили сладкие призы.

Средства на организацию соревнований и приобретение призов выделены администрацией и профсоюзным комитетом предприятия.



Всего в празднике спорта и здоровья приняли участие около 150 человек. После подведения итогов состоялось общее чаепитие участников эстафеты и групп поддержки.

Главной наградой для всех стала замечательная – солнечная, слегка морозная – погода. Эта лыжная эстафета подарила участникам бодрость, отличное настроение и радость общения.

