

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

НИКОЛАЙ ЖАРКОВ: «МЫ ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ ВО ВСЕХ ПРОГРАММАХ ВОЗРОЖДЕНИЯ ФЛОТА РОССИИ»

9 марта ИАА «ПортНьюс» — независимое российское информационно-аналитическое агентство, освещающее вопросы морской транспортной логистики и анализирующее портовую деятельность в России — опубликовало интервью с генеральным директором АО «Завод «Красное Сормово» Николаем Сергеевичем Жарковым. Н.С. ЖАРКОВ рассказал журналистам о том, как предприятие сработало в 2015 году и о планах на 2016 год.



— Николай Сергеевич, можно ли считать прошлый год успешным для завода?

— По итогам прошлого года нами выполнены все договорные и контрактные обязательства, что позволило увеличить выручку и прибыль предприятия. По направлению гражданского судостроения построено и передано заказчикам три танкера проекта RST 27, включая танкер-химовоз «Виктория», проект которого был существенно усовершенствован под перевозку широкого спектра грузов, в том числе, продуктов метанольной группы. В 2015 году для АО «ПО «Севмаш», АО «Адмиралтейские верфи», АО «ЦС «Звездочка», АО «Амурский судостроительный завод», АО «ЦКБ МТ «Рубин» было изготовлено продукции спецмашиностроения почти на 3 млрд. руб. Наша продукция и услуги металлургического производства также пользуется значительным спросом. Таким образом, диверсификация производства позволяет нам устойчиво «стоять на ногах» и развиваться дальше.

— Какова Ваша личная оценка существующим мерам государственной поддержки судостроения?

— Благодаря принятым федеральным целевым программам завод «Красное Сормово» практически в полном объеме решает стоящие перед ним задачи по модернизации и техническому перевооружению. Для развития производства этого вполне достаточно. Есть также и меры поддержки отрасли, которые прорабатываются сегодня в правительстве страны. Я, как и многие специалисты в области кораблестроения, считаю, что эти меры благоприятно отразятся на всех участниках рынка.

— Как продвигается процесс модернизации предприятия, какие внедрены новые технологии?

— В 2012 году мы завершили модернизацию корпусного производства, внедрив оборудование ведущих мировых производителей: установку очистки и грунтовки металлопроката, машины плазменной резки, роботизированную линию резки профильного проката, автоматическую линию сборки и сварки секций двойного дна, прессовое оборудование. В оснащении корпусного производства, мы являемся лидерами среди заводов России.

В 2015 году основное внимание мы уделили машиностроительному производству. В рамках ФЦП мы закупили и вводим в эксплуатацию оборудование на сумму более 100 млн. рублей. Это существенно улучшит качество и расширит наши возможности по выпуску изделий судового машиностроения.

— Отразились ли санкции на деятельности завода?

— Практически нет. Это связано с тем, что мы специализируемся на выпуске гражданских судов. Для наших основных поставщиков оборудования российский рынок является очень перспективным, и они не готовы приносить бизнес в жертву политике. В то же время в последние годы мы активнее развиваем наши отношения с отечественными поставщиками, которым есть что предложить судостроителям. Почти на всех судах, выпускаемых нами в 2012-2016 годах, установлено оборудование отечественных производителей-разработчиков, в частности, системы фирм «Валком» и «Транзас». Ряд комплектующих для судов выпускается непосредственно на заво-

де «Красное Сормово». Думаю, что доля российского оборудования в судостроении будет дальше только расти: уже сейчас мы имеем несколько предложений по поставкам импортзамещающей продукции, которая по цене и качеству не уступает зарубежным аналогам.

— С какими иностранными компаниями сотрудничает завод?

— Прежде всего, это проверенные поставщики из Финляндии, Германии, Швеции, Дании, Нидерландов. Качество оборудования, поставляемого этими фирмами, проверено временем и пользуется заслуженным авторитетом у заказчиков наших судов. Мы сотрудничаем со многими судоходными компаниями России и мира. Построенные на «Красном Сормове» суда ходят сегодня под флагами таких стран, как Азербайджан, Норвегия, Казахстан, Италия, Туркменистан, Турция, Иран и других. И Россия здесь далеко не на последнем месте, на сегодня основные наши заказчики — это российские судоходные компании.

— Можете их перечислить?

— В 2014-2015 годах мы строили суда для ООО «П.ТрансКо», Московского речного пароходства, ООО «Курганнефтепродукт», Группы компаний «ИСР-Транс», ООО «БФ Танкер», а также земснарядов для ФГУП «Росморпорт».

— Расскажите об особенностях строительства танкера-химовоза усовершенствованного проекта RST27 и грузовых возможностях этого судна.

— Завод «Красное Сормово» начал строить танкеры-химовозы четыре года назад. До этого мы строили только танкеры, рассчитанные на перевозку нефти и нефтепродуктов. Два танкера-химовоза проекта RST 27 — «ВФ Танкер 9» и «Конструктор Животовский» — были переданы заказчикам в 2012 и 2013 годах. Они были переоборудованы для перевозки, помимо нефтепродуктов, ещё и растительных масел, что существенно повысило их конкурентоспособность на рынке перевозок. В 2015 году мы пошли дальше. Проект RST27 по просьбе заказчика был существенно переработан к возможностям по перевозке нефтеналивных грузов и растительных масел, добавилась возможность перевозить такие продукты, как спирты, эфиры, ацетон, глицерин, толуол. Новый функционал потребовал от проектировщиков и специалистов завода сложных технических и технологических решений. Внесенные изменения позволили повысить класс судна до уровня KM (*) Ice1 R2 AUT1-ICS OMBO VCS ECO-S Oil tanker / Chemical tanker type 2 (vegetable oil) (ESP). Показателем востребованности рынком стало то, что у нас практически сразу появились заказчики на суда такого класса.

— Какие новые решения для российского рынка предложены разработчиками в серии дноуглубительных судов проекта TSHD1000?

— Дноуглубительные суда проекта TSHD1000 строятся для работы в морских портах и судоходных каналах. Они будут вести дноуглубительные работы на ходу, собирать выбранный грунт в трюм, транспортировать и разгружать его или в море, или на берег. В России судов такой конфигурации ранее не создавалось. Проект разработан голландской компанией Damen, которая является мировым лидером в проектировании и строительстве дноуглубительного флота. Общесудовое оборудование поставили российские компании. Наша задача — не только построить три судна для «Росморпорта», но и получить бесценный опыт в строительстве современных дноуглубительных судов, что позволит нам рассчитывать на продолжение серии.

— Обычно о Вас заказчики и партнёры

говорят, что Жарков — человек слова, что завод не срывает сроков поставок. Чем Вы мотивируете работников предприятия своевременно выполнять заказ?

— Самая главная задача, которая стоит передо мной и всем коллективом завода — это выполнение взятых на себя обязательств. Мы все в равных условиях перед заказчиками. Поэтому основная мотивация для каждого — это делать свою работу ответственно, в установленные сроки и качественно. Все мы понимаем, что результатом будут новые заказы, хорошие зарплаты и стабильная работа завода. На этом всегда держался завод, держится и развивается и сегодня. Думаю, с такими людьми, которые сейчас трудятся на предприятии, многие из которых, кстати, потомственные корабелы, мы сохраним завод на ведущих позициях среди отечественных верфей.

— Строительство каких судов запланировано на 2016-2017 годы?

— Полным ходом идёт строительство ещё двух земснарядов для «Росморпорта», двух танкеров для «БФ Танкер» и будут построены ещё два танкера-химовоза для ООО «Волготранс». Группа МНП обеспечила подписание контрактов по танкерам осенью прошлого года. Суда планируется передать заказчиком в течение в 2016 — начале 2017 г.

— Какие типы судов Вы считаете наиболее перспективными с точки зрения реализации будущих заказов на вашем предприятии?

— Наша основная «ниша» — это строительство судов смешанного «река-море» плавания. Обновление отечественного флота неизбежно приведёт, как мы надеемся, к дальнейшему росту спроса на наши суда. Мы готовы предложить потенциальным заказчикам всю «линейку флота» — и танкеры, и сухогрузы, и суда технического флота и т.п.

Все проекты, по которым строились суда на заводе «Красное Сормово» в последние 10 лет, актуальны. Наиболее востребованные из них — танкеры проектов RST27 и 19900. К востребованным относятся также проекты, с которыми завод связывает свои перспективы развития: это танкеры LNG/LPG, круизные лайнеры, аварийно-спасательные суда. Перспективные разработки есть у наших земляков — КБ «Вымпел», с которыми мы могли бы объединить усилия и предложить заказчикам новые высокотехнологичные проекты. Мы открыты для новых заказов и готовы к любым требованиям рынка.

— То есть, современные возможности завода «Красное Сормово» вполне позволяют выпускать более широкий спектр судов, в том числе и пассажирские лайнеры, о которых много говорят последнее время?

— Безусловно. Наши возможности намного шире. Сегодня мощности завода позволяют выпускать до 10 судов в год. При этом судов, которые полностью отвечают сегодняшним запросам рынка. Мы можем вести строительство комбинированных (танкер-сухогруз) судов; мелкосидящих судов, достаточной грузоподъёмности, для эксплуатации на притоках Волги и Дона, и на реках Сибири; судов обеспечения для разработки и обслуживания нефтепромыслов Каспия и Азово-Черноморского бассейна; пассажирского круизного флота; судов рыболовного флота.

Нашей Родине пора вернуть статус великой морской державы, и мы готовы участвовать во всех программах возрождения флота России.

По материалам ИАА «ПортНьюс» (интервью дано в сокращении)

ДЕНЬ МОРЯКА-ПОДВОДНИКА

ОТ «ЩУКИ» ДО «БАРРАКУДЫ»

19 марта в нашей стране отмечается день моряка-подводника. Из 110 лет существования отечественных подводных сил завод «Красное Сормово» посвятил этому виду кораблестроения 75 лет.

Первая сормовская подводная лодка (Щ-304 «Комсомолец») была заложена 23 февраля 1930 года и строилась на средства шефа морских сил — ВЛКСМ.

В предвоенные годы на заводе были построены серии дизельных подводных лодок типа «Щука», «С» и «М» («Малютка»). Каждая пятая довоенная советская подлодка построена в Сормове.

За годы войны моряки получили 27 сормовских ПЛ из 53, построенных в СССР в этот период. Они успешно воевали на всех флотах и самоотверженно действовали на вражеских коммуникациях.

После войны на «Красном Сормове» была построена крупная серия подводных лодок 613 проекта (113 единиц) и серия ПЛ проекта 633 (20 единиц).

Самая массовая субмарина русского флота — ПЛ 613 проекта — обрела «простотой и надёжностью винтовки-трёхлинейки». Головная лодка этого проекта была заложена на заводе «Красное Сормово» ровно 66 лет назад — в марте 1950. Многие годы эти лодки были основным ударным ядром советского подводного флота.

В середине 50-х годов в СССР начались масштабные работы по созданию ракетно-ядерного океанского флота. Крупнейшим достижением сормовской школы подводного кораблестроения стало создание и строительство атомной подводной лодки проекта 670 «Скат», вооружённой крылатыми ракетами подводного старта (1967 год). Более совершенными проектами стали 670М «Чайка» и 671РТ «Семга».

Новая ступень в развитии морской боевой техники — дизель-электрическая подводная лодка второго поколения проекта 641Б «Сом» и большая ДЭПЛ третьего поколения проекта 877 «Варшавянка», обладающая исключительной малозумностью.

Параллельно шла работа над атомными океанскими ПЛ «Барракуда» и «Кондор».

Освоение проекта, аналогов которому не было в мире, явилось невиданным ранее техническим и технологическим прорывом завода. АПЛ проекта 945А «Кондор» (1993 г.) признан одной из лучших подводных лодок XX столетия. В апреле 2005 года заводскую гавань покинула последняя подводная лодка.

В знак признания колоссального вклада сормовских корабелов в укрепление могущества Военно-Морского Флота на центральной аллее завода установлен памятник создателям подводных лодок, своим талантом, трудом, героизмом прославившим Сормовский завод.

С ЮБИЛЕЕМ!

Совет ветеранов посёлка Светлоярский поздравляет с 90-летним юбилеем Виктора Ивановича БАХМЕТЬЕВА.

Виктор Иванович родился 15 марта 1926 года в деревне Борцово Дальнеконстантиновского района, в крестьянской семье. Школу окончил перед самой войной, до отправки в армию работал в колхозе.

С декабря 1943-го по июнь 1944 года проходил обучение в отряде подводного плавания, с августа 1945 года участвовал в боях по освобождению Курильских островов и Южного Сахалина. Награждён орденом Отечественной войны, медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией», «За победу над Японией».

После войны окончил Горьковский политехнический институт. С 1959 по 1991 год трудился на заводе «Красное Сормово», прошёл путь от мастера до начальника кузнечно-прессового цеха, последние пять лет работал заместителем главного металлурга завода.

Выйдя на пенсию, В.И. Бахметьев в течение десяти лет активно занимался общественной работой, ему присвоены звания «Почётный ветеран города Нижнего Новгорода» и «Заслуженный ветеран Нижегородской области».

Виктор Иванович вырастил двух прекрасных сыновей. За праздничным столом поздравить юбиляра соберутся любящие дети, внуки и правнуки.

И мы желаем ему жить, не зная старости, в атмосфере душевного тепла, любви и внимания близких людей.

В.Н. КУРЗАНОВА,

председатель совета ветеранов пос. Светлоярский

Материалы подготовила Маргарита ФИНЮКОВА
Фото автора и из архива редакции



Щ-304 «Комсомолец»



ПЛ 613 проекта



«Варшавянка»



АПЛ «Кондор»