

Дать второе рождение боевым кораблям

В рамках Объединенной судостроительной корпорации создается Центр судоремонта «Звездочка»

АЛЕКСАНДР ЕМЕЛЬЯНЕНКОВ

ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «РГ»

Хорошие корабли, как и хорошие люди, должны служить долго. И это возможно, если выделять средства и своевременно, в полном объеме проводить регламентные работы, межпоходное обслуживание, заводские ремонты и сопутствующую модернизацию. Подобная максима, которую внушали мне при каждой новой встрече в Северодвинске, начинается овладевать умами не только морских начальников с большими звездами и без, но и тех, кто призван определять долгосрочную стратегию развития российского ВМФ.

Вместе с указом президента о создании Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) тогда же, в марте 2007 года, было принято решение объединить все сохранившиеся судоремонтные заводы военного назначения в европейской части России. Пять месяцев спустя ФГУП «Машиностроительное предприятие «Звездочка» было официально переименовано в федеральное государственное предприятие «Центр судоремонта «Звездочка» (сокращенно – ФГУП «ЦС «Звездочка»).

Сменой названия в этот раз дело не ограничилось. К «Звездочке» на правах филиалов Центра судоремонта присоединяются девять других судоремонтных заводов и организаций разной ведомственной принадлежности на Севере, Северо-Западе и Юге России, а общая численность работающих увеличивается до 14 тысяч человек. В таком виде центр должен обеспечить Военно-морскому флоту полное техническое обслуживание кораблей на всем их жизненном цикле – с момента принятия в боевой состав до списания и утилизации.

Для самой «Звездочки» такая задача не в диковинку. Здесь уже не одно десятилетие продлевают жизнь, а по сути – дают второе рождение боевым кораблям. В частности, подводным ракетносцам проекта 667 БДРМ, что созданы в ЦКБ МТ «Рубин» под руководством генерального конструктора С.Н. Ковалева. Три атомные подводные лодки этого типа – «Верхотурье», «Екатеринбург» и «Тула» – уже прошли на заводе средний ремонт, вернулись в боевой состав Северного флота и решают возложенные на них задачи. Четвертый ракетносец из той же серии – «Брянск» – уже на плаву и готовится к сдаче, а пятый – «Карелия» – занял его место в сталеплом цехе.

По генеральному замыслу Центр судоремонта «Звездочка» должен взять на себя все работы, связанные с обеспечением жизненного цикла корабля. Текущий, доковый, средний, иные ремонты, модернизация корабля в целом и отдельных его систем, продление срока службы и ресурса – таков перечень задач, выполнение которых позволит российским субмаринам служить долго и надежно.

Но одно дело сформулировать задачу, и совсем другое – организовать ее выполнение. Пожалуй, лучше других это созна-

ет доктор технических наук Владимир Никитин, два месяца назад назначенный генеральным директором ФГУП «ЦС «Звездочка». Первое интервью в новом качестве он дал для специального выпуска «РГ».

Центр и филиалы

Кого берете под свой «зонтик» и чем вызвана необходимость присоединения к «Звездочке» других заводов и организаций?

Задача состоит не в механическом присоединении к одному заводу других. Речь о том, чтобы объединить их со «Звездочкой» на условиях кооперации в рамках единого Центра судоремонта. По указу президента в него включаются СРЗ «Нерпа», московское НПО «Винт», Астраханский судоремонтный завод, 35-й, 10-й, 82-й судоремонтные заводы и 1-я судоверфь минобороны, а также 5-й СРЗ пограничных войск ФСБ России. Все перечисленные предприятия, за исключением 10-го и 82-го СРЗ, с первого октября

понимание в высоких кабинетах. Нельзя делать благо для одних в ущерб другим.

И что особенно хочу подчеркнуть, примеров подобного слияния нельзя найти не только в истории отрасли, но и во всей современной российской экономике. Более того, руководящие структуры ОСК, которым надлежит управлять этим процессом, еще не созданы, поэтому «Звездочка» ведет объединительную работу, рассчитывая только на свои силы, своих специалистов и собственное видение ситуации.

Как будут распределены функции между предприятиями Центра?

Многое еще в стадии согласования, но предполагается, что для заводов на Баренцевом море центром оперативного управления станет снежногорская «Нерпа». Первая судостроительная верфь (Сочи) и Пятый судоремонтный завод (Темрюк) образуют черноморский узел. Астраханский судоремонтный завод, как мы рассчитываем, обеспечит выполнение ремонтов на Каспии.

Судостроение – отрасль, где государственное регулирование жизненно необходимо, а восстановление современной ремонтной базы – вопрос государственной важности

прекратили самостоятельную деятельность и присоединились в качестве филиалов к Центру судоремонта «Звездочка». Решение об условиях присоединения двух упомянутых заводов отложено до завершения процесса их финансового оздоровления.

В чем главные трудности нынешнего этапа?

Мы исходим из того, что результатом создания Центра судоремонта не должно быть простое арифметическое сложение мощностей включаемых в него предприятий. Должен быть синергетический эффект от кооперации, концентрации людских и финансовых ресурсов, лучшей координации. Сейчас вырабатывается модель управления, которая должна обеспечить максимальную реализацию этого потенциала, создать условия для полноценного развития всех филиалов Центра, а в конечном счете – обеспечить поддержание боеготовности военно-морского флота России на должном уровне.

Это с одной стороны. А с другой – далеко не на всех объединяемых предприятиях дела обстоят благополучно. Если СРЗ «Нерпа» в Снежногорске – предприятие успешное и самодостаточное, то присоединение 35-го СРЗ вызывает массу вопросов. «Звездочка» готова выступать организующим центром, оказывать техническую поддержку и отстаивать интересы присоединяемых предприятий на государственном уровне, но спонсирование убыточных заводов исключается. Эта позиция была озвучена еще моим предшественником, прежним директором Николаем Калистратовым и нашла

лом. С Темрюкским заводом сложностей меньше – там нет ни задолженностей, ни сторонних претензий.

А если говорить в целом, для нас совершенно ясно, что судостроение – это отрасль, где государственное регулирование просто жизненно необходимо. Поэтому восстановление современной ремонтной базы присоединяемых заводов – вопрос государственной важности, и «Звездочка» подходит к нему со всей ответственностью. Мы детально изучаем ситуацию и готовим программы развития филиалов.

Где вы, «барсы» и «антеи»?

А как обстоят дела на самой «Звездочке»? Нынешняя реорганизация в судостроительной отрасли и грядущее акционирование большинства ФГУПов не создадут новых проблем с выполнением гособоронзаказа и прочих обязательств?

Время покажет. А с программой этого года наш коллектив, полагаю, справится. Сейчас у нас три сдаточных объекта. В-первых, это подводная лодка проекта 667 БДРМ «Брянск», которая прошла на заводе средний ремонт и сейчас готовится к испытаниям. Во-вторых, корабль предыдущей серии БДР «Рязань». Он пришел к нам для докового ремонта и продления межремонтного срока эксплуатации.

На третьей позиции – дизельная лодка «Синдудвижай» индийских ВМС, ремонт которой мы уже завершили и сейчас проводим ее испытания в море. Причем с практической отработкой установленного на ней нового ракетно-торпедного комплекса.

Когда вы должны передать ее заказчику?

По графику – в конце ноября. Это будет уже четвертая индийская лодка, которую мы возвращаем в боевой состав. Прямо из Северодвинска, через Белое море и море Баренца, она своим ходом отправится к месту базирования.

ДОСЬЕ

В 53-летней истории судоремонтного завода «Звездочка» Владимир Никитин стал всего лишь пятым по счету директором. В августе 2007-го он сменил в этой должности Николая Калистратова, которого назначили тогда же генеральным директором на соседний «Севмаш» – разруливать непростую ситуацию, в которой оказалась крупнейшая в России оборонная судоверфь.

Если сказать, что доктор технических наук (2003) Владимир Семенович Никитин на «Звездочке» свой человек, это все равно, что ничего не сказать. Тридцать четыре года из своих 56-ти он неразрывно связан с этим предприятием. В 1974 году пришел сюда еще дипломником Волгоградского политеха и за два последующих десятилетия поднялся от помощника строителя кораблей до заместителя главного инженера.

В тяжелейшем для отрасли 1994-м был назначен заместителем генерального директора – начальником отдела гражданского судостроения и маркетинга ФГУП «МП «Звездочка». А спустя четыре года возглавил «Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега», которое и до этого было ближайшим партнером «Звездочки», а под руководством Никитина заслуженно обрело статус головного разработчика технической документации по ремонту и модернизации атомных подводных лодок – с продлением срока службы корабельного оборудования и межремонтных сроков для АПЛ в целом.

