



## ВРЕМЕНА МЕНЯЮТСЯ, А КАНОНЕРКА РЕМОНТИРУЕТ ФЛОТ

**&** О праздниках и буднях, достижениях и планах одного из старейших предприятий отрасли журналу «Морской флот» рассказал директор завода **НИКОЛАЙ ВИХРОВ**.

**«МФ»:** Николай Михайлович, прежде всего хотелось бы поздравить лично вас и всех сотрудников ЗАО «Канонерский судоремонтный завод» с предстоящим юбилеем: как известно, в этом году предприятию исполняется 140 лет. С какими результатами и настроением подходите к торжеству?

**Н. Вихров:** С Канонерским судоремонтным связана вся моя жизнь. Пришел на предприятие молодым инженером еще в далеком 1971-м, а уже в 1983-м вместе с заводчанами праздновал столетний юбилей. Меняются времена, но наша родная Канонерка по-прежнему работает, ремонтируя суда и корабли флота

российского. Каждая праздничная дата — своеобразный рубеж, когда подводятся итоги и строятся планы на будущее. Благодаря объединенным усилиям всего коллектива завод преодолел бурные девяностые, успешно перешел на рельсы рыночной экономики и в настоящее время продолжает работу. Загрузка предприятия полная, а значит, как говорят на флоте: «Полный вперед!»

**«МФ»:** Вот уже больше года ваш завод, как и вся отечественная судостроительно-судоремонтная отрасль, живет в условиях беспрецедентно жестких санкций со стороны коллективного Запада. Как это отразилось на вашей повседневной работе и как обстоят дела с импортозамещением?

**Н. Вихров:** Санкции создали определенные сложности в обеспечении запасными частями, но в остальном никак не сказались на работе предприятия. Более того, у нас существенно увеличилось число заказчиков за счет компаний, которые ранее ремонтировали суда за границей. Поэтому в сложившейся ситуации стараемся трудиться еще более производительнее и эффективно.

Что же касается импортозамещения, то в настоящее время — это проблема общероссийская. Большинство судов, построенных в последние годы, укомплектованы агрегатами и механизмами иностранного производства. Это было нормальным условием свободного рынка, но в связи с введением ограничений стало серьезной проблемой. Ведь разработка и изготовление малых партий или штучных экземпляров техники никогда не станут рентабельным производством.

Для эффективного решения проблемы нужна целенаправленная государственная политика в области финансовой поддержки разработчиков и производителей, возможно даже создание госпредприятий и лизинговых компаний для выпуска критически важной для отрасли продукции. Желательной также представляется оптимизация (минимизация) номенклатуры выпускаемой продукции

для обеспечения потребностей внутреннего рынка с дальнейшим выходом в открытые для нас дружественные торговые сферы.

Замечу, что при проведении судоремонта потребность в агрегатной замене значительно меньше, чем в судостроении. В основном нам необходимы сменно-запасные и быстоизнашиваемые детали.

В настоящее время для обеспечения ремонта иностранного оборудования используем возможности параллельного импорта. Естественно, это удорожает поставки и значительно увеличивает время получения необходимых деталей. Большинство судовладельцев, думающих о перспективах дальнейшей эксплуатации флота, стараются по максимуму обеспечить идущие на ремонт суда необходимыми сменно-запасными частями. Для завода работа с такими судами представляется более предпочтительной, поскольку позволяет существенно сократить общее время ремонта.

**«МФ»:** Какие наиболее интересные проекты были реализованы на Канонерском заводе в прошлом году и какие планы на год текущий?

**Н. Вихров:** К наиболее интересным проектам последних лет можно отнести докование атомного лихтеровоза «Севморпуть» с длиной корпуса в 260 метров. Операция по подъему этого гиганта была детально проработана и по мере всплытия дока сопровождалась дебалластировкой судна для уменьшения нагрузки на доковые конструкции. Также завод осуществил доковый ремонт сходных по размерениям арктических челночных танкеров компании «Газпромнефть Шиппинг» — «Штурман Кошелев», «Штурман Скуратов» и «Штурман Щербинин».

В настоящее время завод активно прорабатывает вопросы, связанные с ремонтом судов, которые из-за санкций потеряли возможность ремонта за границей. Это суда компании «Совкомфлот», а также научные и рыбопромысловые. В частности, мы уже провели комплекс ремонтных работ на нескольких крупнотоннажных траулерах калининградской компании «Рыбфлот-ФОР».



«СЕВМОРПУТЬ» В ДОКЕ

**«МФ»:** Как вы оцениваете положение на рынке отечественного судоремонта — на сегодня и на ближайшее будущее?

**Н. Вихров:** Перед судоремонтными предприятиями в настоящее время стоит важная задача по обслуживанию флота российских компаний. Заказы есть, и с учетом ограниченной возможности ремонтов за границей (особенно в Северо-Западном регионе) на ближайшее время мощности отечественного судоремонта должны быть полностью загружены. Строительство нового флота на отечественных верфях также потребует дополнительных ремонтных мощностей. Поэтому перспективы у судоремонта, безусловно, есть.

**«МФ»:** Какие трудности существуют в работе завода и как удается их преодолевать? В чем заключаются ваши конкурентные преимущества?

**Н. Вихров:** Трудностей мы уже частично коснулись ранее. Это длительные сроки поставки импортных запчастей, которые требуются в процессе ремонта и не могут быть заменены российскими аналогами, что приводит к увеличению срока ремонта. Еще одна трудность — недостаток квалифицированных работников по определенным судоремонтным специальностям, например таких как специалисты по ремонту движительно-рулевого комплекса, сборщики корпусов металлических судов, трубопроводчики. Готовых специалистов найти сложно, вот и приходится повышать уровень под-

готовки имеющихся кадров в процессе работы на заводе, а также посредством соответствующих курсов в учебных заведениях по отдельным специальностям.

Судоремонтным заводам также осложняют жизнь растущие цены на так называемые «коммунальные» услуги. Не делает нашу производственную жизнь проще и тенденция к внесению поправок в налоговое законодательство — например, по применению кадастровой стоимости в качестве налоговой базы для расчета налога на землю и недвижимое имущество юридических лиц.

В последние годы неудержимо растут и объемы разнообразной отчетности, особенно для предприятий оборонно-промышленного комплекса. Дело доходит до абсурда: только для подготовки всевозможных отчетов завод вынужден нанимать дополнительный персонал!

Что же касается преимуществ, то Канонерский судоремонтный завод располагает одним из крупных на Балтике плавучих доков, что является нашим важным конкурентным плюсом при решении судьбы заказов на ремонт крупнотоннажных судов. Это способствует укреплению сотрудничества с судостроительными верфями Санкт-Петербурга и Выборга по докованию новых судов в процессе их достройки. Недавно мы произвели докование больших морозильных рыболовных траулеров АО «Адмиралтейские верфи» и нового рыболовного траулера «Дмитрий Кожарский» по заказу ПАО «Выборгский судостроительный завод».



ЛЕДОКОЛ «МУРМАНСК» В ДОКЕ КСЗ



«ШТУРМАН СКУРАТОВ»

**«МФ»:** Планируете ли в обозримой перспективе обновлять оборудование и расширять производственные мощности?

**Н. Вихров:** В судоремонте главным образом используется ручной труд в работах по демонтажу и монтажу механизмов, поэтому мы стремимся максимально повысить производительность труда за счет применения современных грузоподъемных средств, гидравлических и механических приспособлений для разборки/сборки, а также для транспортировки деталей. В дополнение к проверенным временем технологиям внедряем в цехах современные методы восстановления и обработки деталей. Устаревшее оборудование стремимся обновлять; к примеру, не так давно в корпусном цехе смонтирована новая установка плазменного раскроя листового металла, которая позволяет более точно и быстро производить заготовки, экономя при этом металл.

**«МФ»:** Ощущаете ли вы заботу и практическую помощь со стороны Государства Российского? Если да, то в чем и как? Требуется ли расширение этой помощи?

**Н. Вихров:** В качестве действенных мер поддержки государством судоремонтных предприятий стоит отметить введение в 2022 году отсрочки уплаты страховых взносов для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, которая в этом году продлена. Также заслуживает внимания возможность для пред-

приятий Санкт-Петербурга получить займ на льготных условиях по различным программам Фонда развития промышленности нашего города.

К сожалению, остались без внимания обращения представителей судоремонтной отрасли к федеральным органам исполнительной власти, а также к иным государственным структурам о необходимости изменения положений Таможенного кодекса ЕАЭС.

Прежде всего это касается предложений по упрощению процедуры идентификации и ускорения таможенного оформления запасных частей, материалов и оборудования, следующих через границу для ремонта судов на российских предприятиях. По нашему мнению, в процессе обработки на таможенной территории они должны быть освобождены от уплаты таможенных пошлин и НДС.

**«МФ»:** Охотно ли идут на Канонерский судоремонтный молодые специалисты? Насколько обширны их перспективы роста в профессиональном и карьерном плане? Какие социальные программы реализуются на предприятии, чтобы воспитать и удержать ценные кадры? Вообще, как вы оцениваете качество специалистов, выпускников вузов?

**Н. Вихров:** Как мы уже говорили, проблема с кадрами есть. К сожалению, отмечается снижение уровня образования в России, начиная со школьной программы. Именно в средней школе закладываются базо-

вые знания по математике, физике, химии, столь необходимые впоследствии техническим специалистам. Многие наши производственники, пройдя заводскую школу, продолжают работу в Российском морском регистре судоходства и других профильных организациях. Мы стараемся поддерживать молодых, знающих и целеустремленных специалистов, обеспечивая им достойный профессиональный рост.

Только что пришедшим на завод молодым специалистам помогают практически освоить профессию наставники. Свою квалификацию в различных областях они также могут повышать на специализированных курсах. Ингородским сотрудникам завод предоставляет служебное жилье, а иностранным гражданам в дополнение к этому — еще и компенсацию оформления патента на работу.

**«МФ»:** Чем, на ваш взгляд, могли бы помочь в решении производственных и иных проблем публикации в отраслевых массмедиа? О чем стоит больше, чаще и откровеннее рассказывать в своих материалах?

**Н. Вихров:** Как правило, отраслевые массмедиа отражают текущее состояние отрасли, ее проблемы и перспективы. Но главным и определяющим является кадровый потенциал производства. Хотелось бы, чтобы вопросы и проблемы морского технического образования были бы в повестке дня постоянно. Это важная проблема отрасли, и она требует безусловного решения. **МФ**