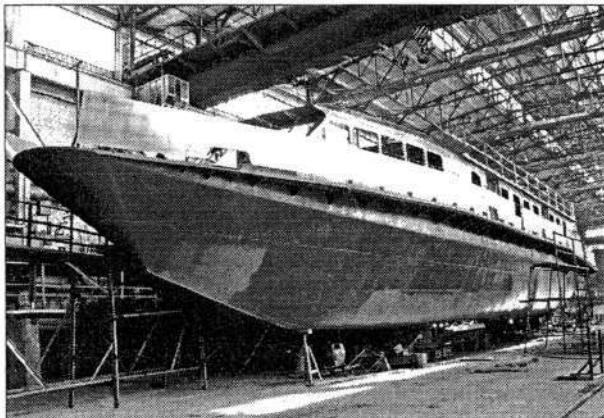


Безлюдный завод, обветшалые корпуса с проросшими на крышах березками и тополями, рельсы в сорняках, заброшенность и беспризорность, как в понуро покорившейся безысходной судьбе убогой деревне, – таким последние годы представлялся Сосновский судостроительный завод. Жизнь пронеслась мимо него, как мчавшиеся рядом поезда. Но вот прошёл слух, что завод стронулся с мели и небезуспешно пытается вписаться в рыночный кильватер...



# «СУДОСТРОИТЕЛЬ» РВЁТСЯ К МОРЮ

В 1999 году Сосновка отмечала своё 300-летие, а завод 75-летие. Но именно в преддверии этих юбилеев со стапелей за год не сошло ни одного корабля. Трудно поверить, что в лучшие времена завод выпускал в год по 150 катеров 376-го проекта, самого ходового. По две «Балтики» и «Фламинго» спускали со стапелей в месяц. В 1970 году появилось первое серийное судно на воздушной подушке «Зарница», на следующий год – траулер «Балтика», затем «Орион», «Чайка», «Пламя», «Ольхон», «Баргузин» и его морской вариант «Альтаир».

## Строили лодки – получили сковородки

Суда на воздушной подушке в своё время стали прорывом в кораблестроении, но, когда они создавались, топливо стоило копейки, как и «крылатый» металл для них. Что же касается рыболовецких сейнеров, то чебоксарские двигатели оказались тоже неэкономичными и в итоге нивелировали ценовое преимущество.

Что только ни делали корабелы, чтобы удержаться на плаву. Попробовали выпускать более малые и дешёвые катера, ещё в 1993 году была сделана попытка перепрофилировать производство на ремонт железнодорожных вагонов. Само собой, занялись судоремонтом, делали окучники, плуги, лебёдки... Но в таком положении оказались все 250 судостроительных заводов. Не зря же тогда

оставалось, – вспоминает первые свои шаги на новом поприще Сергей Васильевич. – Потом занялись восстановлением сборочных цехов, которые давно уже не отапливались, банальным благоустройством территории и помещений. Реконструкция шла одновременно с обучением людей. Всё же на заводе не сталкивались с таким проектом и с высокими требованиями, предъявляемыми международным бюро «Веритас» к каждой технологической операции и качеству судостроительных работ. В корпусе 135-метрового контейнеровоза весом 900 тонн используется сталь толщиной от 5 до 40 миллиметров. Чтобы безукоризненно выполнить первый заказ, необходимо было не только новое оборудование, но и обученные кадры. Поэтому самое пристальное внимание уделили обучению рабочих, на это расходуются немалые средства, проводится аттестация рабочих мест. Мы направили на судоремонтный завод в Городец Нижегородской области семнадцать наших сварщиков. Там они пройдут обучение, аттестацию, и тогда представитель международного бюро «Веритас» выдаст сертификат на проведение сварочных работ. На заводе сейчас работает 271 человек, нужно ещё восемьдесят, половину которых составят сварщики.

Выбор Сосновки обусловлен также и столь важным моментом, как привлекательный инвестиционный климат в Кировской области. Наш бизнес-проект и первые начинания нашли понимание и поддержку у губернатора Н.И. Шаклеина. Хорошие, деловые отношения сложились у нас с главой Вятскополянского района А.М. Пакуровым, с мэром Сосновки А.В. Прокуменчиковым, которые постоянно в курсе происходящих на заводе перемен и оказывают нам содействие. Мы намерены не только производить корпуса контейнеровозов и нефтеналивных танкеров, но и восстановить традиционную линейку продукции, полный цикл производства, то есть выпускать катера и суда «под ключ». Вскоре преоформим все необходимые лицензии, и завод получит возможность получать госзаказы на свою продукцию, в том числе и оборонные.

Конечно, первостатейное внимание уделено качеству. Для очистки металла от ржавчины на заводе запустили дробошумную линию. Под давлением на установке «Кинг» ведётся грунтовка и покраска стальных листов. В цехе изготовления и раскройке металла завораживает, как мощная газопламенная установка

оставалось, – вспоминает первые свои шаги на новом поприще Сергей Васильевич. – Потом занялись восстановлением сборочных цехов, которые давно уже не отапливались, банальным благоустройством территории и помещений. Реконструкция шла одновременно с обучением людей. Всё же на заводе не сталкивались с таким проектом и с высокими требованиями, предъявляемыми международным бюро «Веритас» к каждой технологической операции и качеству судостроительных работ. В корпусе 135-метрового контейнеровоза весом 900 тонн используется сталь толщиной от 5 до 40 миллиметров. Чтобы безукоризненно выполнить первый заказ, необходимо было не только новое оборудование, но и обученные кадры. Поэтому самое пристальное внимание уделили обучению рабочих, на это расходуются немалые средства, проводится аттестация рабочих мест. Мы направили на судоремонтный завод в Городец Нижегородской области семнадцать наших сварщиков. Там они пройдут обучение, аттестацию, и тогда представитель международного бюро «Веритас» выдаст сертификат на проведение сварочных работ. На заводе сейчас работает 271 человек, нужно ещё восемьдесят, половину которых составят сварщики.

иронизировали создатели атомных субмарин: строили подлодки – получили сковородки.

## Плывать по морю необходимо

Завод обанкротился, его растащили по частям. Административный корпус с проходной, к примеру, достался одной московской фирме, которая держится за него, как собака на сене, не использует и не перепродает. В июне 2006 года на руинах старо-



го обанкротившегося завода появился новый собственник – ОАО «Сосновский судостроительный завод» (г. Москва), зарегистрировавшее свой филиал по местонахождению промплощадки в г. Сосновка.

У новой проходной встречаются прошлое и настоящее. Прощай, дежавю, сразу за воротами – огромный цех, остеклённый, как приличный офис или банк, поликарбонатом. Если знать, что за год с небольшим здесь восстановили цеха, запустили в них тепло и приступили к строительству трёх барж, то результат впечатляет. Следующий за ним корпус, где на третьем и четвёртом этажах скромно разместились администрация, инженерная и технологическая службы, развернут к реке, и в его новые стеклопакеты любопытно заглядывает Вятка, пытаясь понять, какие ещё перемены произойдут.

Попробуем и мы разобраться, с чем пришли на сосновскую землю московские акционеры, какие у них задумки. Генеральный директор ОАО «Сосновский судостроительный завод» М.В. Фоминых, находившийся в день нашего визита в Москве, в телефонном разговоре откровенно поделился своими проблемами и планами:

– Наши акционеры просто не могли оставить на произвол судьбы такой завод, славный своими мастерами и традициями. Он давно утратил статус градообразующего и оказался ниже ватерлинии. Но было бы преступно не использовать тот человеческий ресурс, мастерство и профессионализм сосновских корабелов, которые они накапливали годами и которые на поверку оказались главным богат-

Любопытно, что нашими зарубежными партнёрами первого проекта стали голландцы. Как тут не вспомнить, что основателя российского флота Петра I триста лет назад обучал корабельному мастерству голландец Франц Тиммерман. Для нас это добрый знак того, что мы сразу «прорубим окно в Европу» и выполним успешно контракт на строительство пятнадцати контейнеровозов.

Надежду на успех вселяет и то, что началось возрождение судостроительной отрасли. Этому вопросу уделяется немалое внимание в правительстве страны, разработана программа по развитию судостроения. Как гласит старинная латинская послови-

ца: «Плывать по морю необходимо», невзирая ни на какие штормы и бури в нашей жизни. Мы должны вернуть утраченные в судостроении позиции.

Наш пример наглядно демонстрирует, как современный российский бизнес, соблюдая паритет национальных и корпоративных интересов, служит возрождению судостроительной отрасли и укреплению престижа страны, подчеркнул в заключение М.В. Фоминых.

## Завод рвётся на морскую волну

С приходом нового собственника жизнь предприятия кардинально переменялась. Команда московских топ-менеджеров в кратчайшие сроки сформировала эффективную структуру управления предприятием, привлекла необходимые инвестиции и портфель заказов. Такой же слаженной и эффективной работы головная компания требовала и от своего филиала в Сосновке. Директором филиала был назначен кировчанин С.В. Агалаков, который, кажется, дневал и ночевал на восстанавливаемом предприятии. И хотя он прежде не занимался кораблестроением, но эти два года для топ-менеджера стоят иных десятилетий. Получен бесценный опыт антикризисного управления и работы в экстремальных условиях.

– Прежде всего мы укрепили охрану, чтобы не растащили то, что ещё

«Koike» точно и быстро вырезает в толстом стальном листе детали нужной конфигурации. Управляет ею Альберт Калимуллин, парень со средним специальным образованием. Здесь он с октября прошлого года. До того работал оператором на такой же установке на Московском судостроительном заводе, выпускающем фешенебельные яхты.

– Там я зарабатывал прилично, – рассказывает Альберт, – здесь получаю немногим меньше. Но зато живу с семьёй, воспитываю годовалую дочь.

– Сосновчан работает в Москве человек восемьдесят, – проясняет ситуацию мэр города А.В. Прозументчиков, между прочим, капитан третьего ранга в отставке, морской пехотинец. – Это действительно высококвалифицированные специалисты, но и они подумывают о возвращении на родной завод. С его восстановлением улучшилась социальная обстановка в городе. Безработица, которая доходила до 12 процентов и была одной из самых высоких в области, по сути, сейчас нет. Высокая средняя зарплата на судостроительном заводе сказывается на повышении общего жизненного уровня сосновчан, другие работодатели также вынуждены ориентироваться на эту планку. Завод всегда идёт навстречу городу. К примеру, благодаря его помощи сделано освещение городских аллей.

Но продолжим наш экскурс. В цехе сборки идёт монтаж бортовых и днищевых секций контейнеровоза. Сборщики А.К. Чучкова и Н.И. Кузьмина с мастером А.А. Мусихиным застаём за чертежами. Конечно, им ещё памятни «Альгаиры» и «Балтики», но такой большой 135-метровый корпус делается впервые, и здесь много всяких новых технологических тонкостей.

Кроме выполнения голландского заказа, не забыто и другое направление – судоремонт. Уже в другом корпусе на стапелях стоит внушительная 35-метровая моторная яхта. Заказчики из Казани привезли её расхристанной после пожара. Тут же рядом переделывают развездной катер в яхту.

– То, что мы наблюдали, – хороший пример того, что могут сделать с умом вложенные инвестиции, – подытоживает увиденное глава Вятскополянского района А.М. Паюров. – За время забвения предприятия население Сосновки уменьшилось с пятнадцати тысяч в 1995 году до 12470 сейчас. Прежде градообразующий завод держал на себе не только Сосновку, но и давал до 40 процентов всех налоговых поступлений в районный бюджет. Поэтому мы приветствовали приход солидных инвесторов. Перемены, которые произошли на заводе за два года, впечатляют. Но ещё больше радует психологический перелом в сознании людей: они наконец-то поверили в перемены к лучшему. Поэтому мы так рады первым шагам по возрождению завода и желаем корабелам дальнейших успехов.

**С. ВЛАСОВ**  
**Фото С. КУЗНЕЦОВА**

*НА СНИМКАХ: директор филиала завода С.В. Агалаков, глава района А.М. Паюров в сборочном цехе; скоро яхту спустят на воду.*