

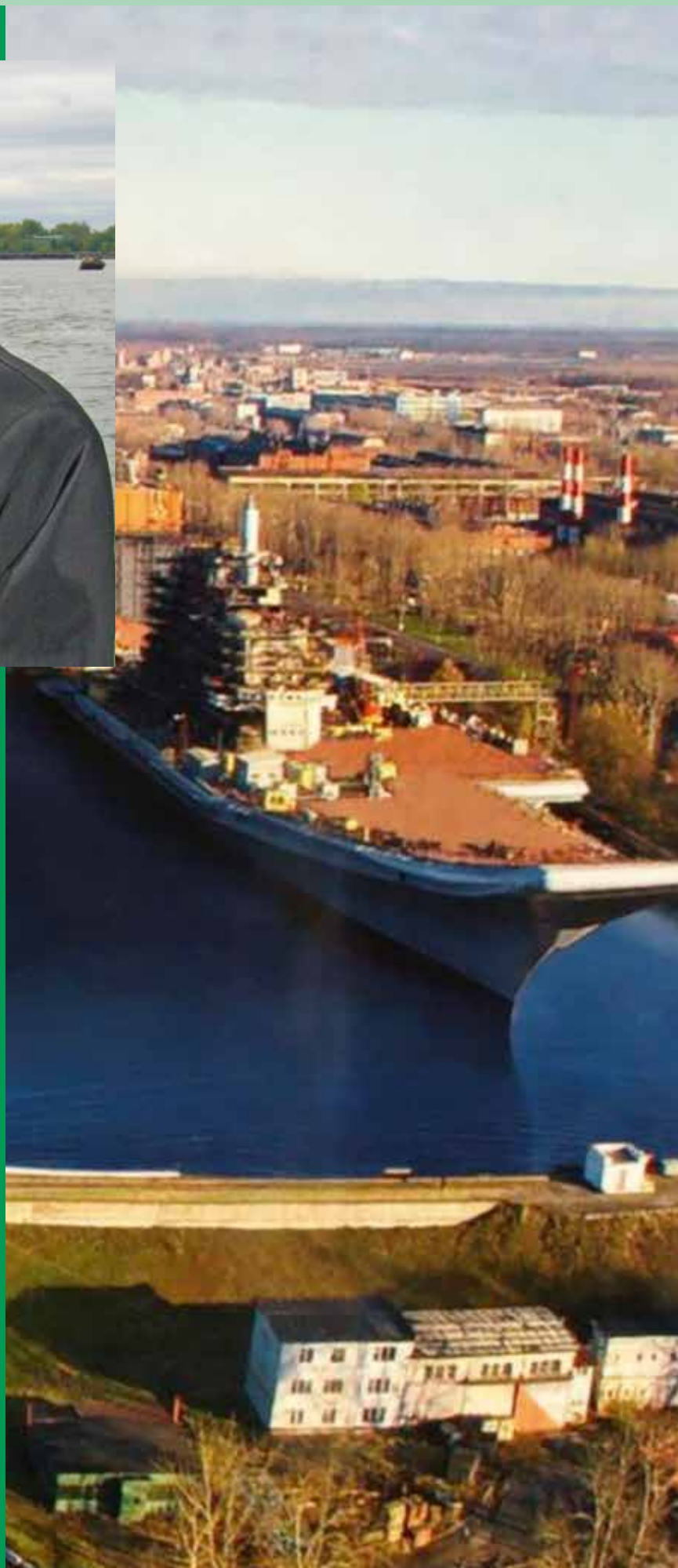


# Стратегия созидания





Тенденции последнего десятилетия — заметный подъем отечественного военно-промышленного комплекса, в частности судостроения. После тяжелейшего кризиса 1990-х годов, когда оборонка фактически выживала, верфи взяли курс на развитие, освоение новых технологий, устойчивый производственный рост. Ведущее судостроительное предприятие России — ОАО «ПО „Севмаш“» в этом плане является тем заводом, с которого стоит брать пример. Каков рецепт успеха? Об этом накануне 75-летия предприятия рассказал в интервью «Экономическим стратегиям» генеральный директор Михаил Анатольевич Будниченко.





*Михаил Анатольевич, в течение последних лет Севмаш активно присутствует в медиапространстве. В федеральных СМИ и Интернете часто освещается деятельность предприятия и его достижения: закладываются новые атомные подводные лодки, сдаются флоту уже построенные корабли. На Ваш взгляд, какое самое значимое событие произошло за последние годы на Севмаше?*

Таких событий было несколько. Каждый этап в производственной деятельности предприятия — это новый шаг в его развитии. Сейчас мы получаем результаты того, что было заложено в кризисные 90-е. С вводом

который 10 декабря должен войти в состав флота.

Есть успехи в военно-техническом сотрудничестве и создании гражданской морской техники. В ноябре 2013 года индийским ВМС передан авианосец «Викрамадитья». Корабль проходил ремонт и переоборудование на предприятии. Сложнейший проект: фактически построили новый корабль.

В 2014 году построенная на Севмаше морская стационарная ледостойкая платформа «Приразломная» начала отгрузку первой нефти, добытой на шельфе Арктики. Также мы сдали океан-

монтажники и рабочие других профессий сегодня составляют золотой фонд предприятия. Такой коллектив может выполнить любые задачи, которые ставит перед нами государство. Сегодня на заводе работают 23 тысячи человек. Пожалуй, вот главный рецепт успеха!

*У Севмаша сейчас напряженная программа — предприятие выполняет государственный оборонный заказ. Что необходимо, чтобы сдавать корабли в срок?*

Мы строим самые современные АПЛ и уже готовимся создавать подводные корабли будущего. С 2011 года реализуется программа технического перевооружения предприятия в рамках ФЦП «Развитие оборонно-промышленного комплекса на 2011–2015 годы и на период до 2020 года». Финансирование ведется за счет средств федерального бюджета с привлечением собственных ресурсов завода. Принимаем меры и для решения еще одной большой проблемы оборонки — дефицита квалифицированных рабочих кадров: постепенно повышаем зарплату (производственный рабочий в среднем получает 51 тысячу рублей в месяц. — *Примеч. ред.*), обеспечиваем местами в общежитиях рабочих из других регионов. Подсчитали, что для выполнения гособоронзаказа нам необходимо дополнительно набрать более трех тысяч человек. И мы приложим все усилия, чтобы корабли, которые заложены в этом году, и все последующие строились в соответствии с утвержденными сроками.

*Какие инструменты повышения квалификации кадров, по Вашему мнению, являются наиболее эффективными?*

Отмечу, что Северодвинску удалось сохранить ту оптимальную систему подготовки персонала для отрасли, что сформировалась еще в советское время.



в состав ВМФ головных атомных подводных крейсеров проектов «Борей» и «Ясень» стал формироваться флот нового поколения. Эти подлодки обладают высокими боевыми характеристиками и отвечают современным требованиям ведения военных действий. 10 сентября произведен пуск морской баллистической ракеты «Булава» с нового крейсера «Владимир Мономах», ко-

скую мегаяхту. Для нашего предприятия это серьезный опыт в строительстве судов предвительского класса.

Но какой бы сложной ни была техника, создают ее люди! Они и есть главное богатство Севмаша. В трудные 90-е нам удалось сохранить работоспособный коллектив. Квалифицированные сварщики, сборщики, слесари-

Рабочих и техников обучают в производственном училище и техническом колледже. А инженеров готовят в Севмашвузе (создан в 1965 году специальным постановлением Совета Министров СССР как филиал Ленинградского кораблестроительного института; в 2012 году вуз вошел в состав Северного (Арктического) федерального университета как Институт судостроения и морской арктической техники. — *Примеч. ред.*). Студенты часть учебного года трудятся на рабочих местах в производственных бригадах, что позволяет им получить бесценный практический опыт. Считаю, что эту систему обучения (училище — техникум — вуз) нужно укреплять и развивать. Уже подписаны соответствующие соглашения с ректором САФУ.

Мы готовы принять квалифицированных специалистов практически всех основных судостроительных специальностей. Но надо поднимать престиж профессии корабеля. Об этом неоднократно заявлял и вице-премьер Дмитрий Рогозин. Уровень средней заработной платы наших работников ежегодно растет, но пока уступает показателям в других отраслях промышленности. Естественно, это негативно сказывается на имидже профессии, мешает привлекать кадры в Северодвинск. В нашем случае хорошим стимулом является строительство жилья, которое корабли могли бы приобретать на льготных условиях.

*Какие конкретные шаги в этом направлении делаются Севмашем?*

Реализуем корпоративную программу строительства жилья. Летом 2013 года сдали первый 38-квартирный дом, в котором работники предприятия получили квартиры на условиях долевого участия в строительстве. В этом году сдан 30-квартир-

ный дом и состоялась закладка многоэтажного 96-квартирного дома. В планах — возведение еще одного многоквартирного дома, продолжение строительства на других объектах, где ранее были возведены фундаменты. Рассчитываем, что за время действия программы

около трех тысяч семей корабелов смогут улучшить жилищные условия. Это позволит сделать работу на верфи привлекательной, а работникам даст уверенность в завтрашнем дне.

*Михаил Анатольевич, давайте вернемся к производству.*

### **Будниченко Михаил Анатольевич, генеральный директор ОАО «Производственное объединение „Северное машиностроительное предприятие“»**

Родился 18 ноября 1959 года в городе Северодвинске Архангельской области.

В 1983 году окончил Севмашвуз — филиал Ленинградского кораблестроительного института — по специализации «судовые силовые установки» с квалификацией «инженер-механик». В 2012 году окончил Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации по специализации «финансы и кредит» с квалификацией «экономист».

Трудовую деятельность начал в 1977 году слесарем-монтажником в крупнейшем стапельно-сдаточном цехе ПО «Севмаш» (цех № 55).

Участвовал в строительстве атомных подводных лодок третьего и четвертого поколения: работал мастером и старшим мастером монтажных работ, начальником участка, заместителем начальника стапельно-сдаточного цеха по производству, заместителем генерального директора, первым заместителем генерального директора по производству.

В 2012 году назначен генеральным директором ОАО «ПО „Севмаш“».

За успехи в профессиональной деятельности и вклад в укрепление обороноспособности страны отмечен государственными наградами: медалью «300 лет Российскому флоту» (1996), медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени (1999), званием «Заслуженный машиностроитель РФ» (2004). Награжден Почетной грамотой Минпромторга России (2009), имеет звание «Почетный судостроитель» (2009).

За активную общественную работу награжден знаком «За заслуги перед Северодвинском» (2009), нагрудным знаком «Золотой крест ФМБА России» (2012), имеет звание «Заслуженный работник Севмаша» (2012).





*Вы сказали, что из федерального бюджета Севмаши выделяются значительные средства на модернизацию мощностей. Какие мероприятия уже проведены?*

За два предыдущих года из федерального бюджета на реализацию федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса на 2011–2015 годы и на период до 2020 года» поступило 5,7 миллиарда рублей. В этом году расходы федерального бюджета на развитие ОПК составят 2,1 миллиарда рублей, из которых уже поступило 898 миллионов. Собственные расходы предприятия на модернизацию производства для строительства атомных подводных лодок нового поколения в 2014 году составляют порядка 900 миллионов рублей.

го производств. Сейчас разрабатывается госпрограмма по развитию ОПК на 2016–2025 годы. Мы предложили внести в нее мероприятия инвестиционного характера, которые в результате позволят сократить сроки ремонта крупных надводных кораблей и ускорить строительство АПЛ новых поколений.

*МЛСП «Приразломная», о которой мы уже говорили, — проект уникальный. Какой опыт приобрел Севмаши при создании платформы?*

Этот пилотный проект дал толчок развитию ряда отраслей российской промышленности: производство новых хладостойких сталей, создание технологий их обработки, выпуск оборудования, способного работать

средств для работы в арктических морях.

*Переоборудованный на Севмаше авианосец «Викрамадитья» стал флагманом индийского флота. Вы следите за его дальнейшей судьбой?*

Корабль успешно несет службу по плану ВМС Республики Индия, регулярно ходит в море.



На выделенные средства мы проводим модернизацию заготовительного и корпусно-сварочного производств, стапеля, наливного бассейна, других объектов. Завершается первый этап модернизации машиностроительных цехов, механомонтажного и трубообрабатывающе-

при низких температурах. Фактически была создана новая кооперация предприятий и организаций, нацеленная на решение одной задачи — создание морских платформ для разведки и добычи углеводородов и минерального сырья, судов обеспечения и других технических



Эксплуатация показала, что все системы и механизмы работают в штатном режиме. До 16 ноября 2014 года Севмаш осуществляет гарантийный надзор, в Индии постоянно находится группа специалистов предприятия. Вместе с индийским экипажем севмашевцы выходят на корабле в море. Я был в Индии, в Карваре, где базируется «Викрамадитья»,

участвовал в переговорах с индийской стороной. Нас очень хорошо принимают, высоко ценят работу наших специалистов. Сейчас обсуждаем вопрос постгарантийного обслуживания авианосца в течение нескольких десятилетий. В качестве исполнителя такого контракта индийская сторона рассматривает исключительно Севмаш.

тракт с Министерством обороны уже подписан, идет работа.

*А готов ли Севмаш сам строить крупные надводные корабли? Например, авианосцы?*

Компетентность Севмаша в этом вопросе неоспорима. Больше ни у одного предприятия России нет опыта работы с таким надводным кораблем, как авиа-



### Больше ни у одного предприятия России, кроме Севмаша, нет опыта работы с таким надводным кораблем, как авианосец.

*Каковы перспективы применения опыта верфи в восстановлении крупных надводных кораблей? Не секрет, что наш флот нуждается в этом не меньше.*

При ремонте авианосца «Викрамадитья» мы не только приобрели опыт, но и провели модернизацию мощностей, освоили новые технологии изготовления и сборки корпусных конструкций, перевода крупных надводных кораблей в наливной бассейн и многое другое. Очень сложным оказался процесс размещения оборудования, трубопроводов и систем. Безусловно, все это пригодится в процессе ремонта и модернизации тяжелого атомного ракетного крейсера «Адмирал Нахимов». Кон-

носец. Николаевский судостроительный завод, строивший авианесущие крейсера для ВМФ СССР, остался за границей. Если обратиться к истории, то Севмаш проектировали и строили именно для создания крупных надводных кораблей: 21 декабря 1939 года был заложен первый корабль (линкор «Советская Белоруссия»), а к середине 1950-х годов завод сдал флоту 46 кораблей, в том числе 2 крейсера, 20 эсминцев и более 30 различных судов гражданского назначения. Затем предприятие было переориентировано на создание атомного подводного флота. Но надводный потенциал остался!

ПЭС 14126/15.09.2014

