



## ФЛАГМАН САМАРСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

текст и фото **Алексей Сергушкин**

**Сентябрьский спуск на воду двух очередных судов на самарском заводе ЗАО «Нефтефлот» вновь продемонстрировал стратегический курс предприятия на развитие судостроения в регионе. О сложности и важности этой задачи, об успехах и проблемах, о взаимодействии предприятия с областными и федеральными властями нам рассказал генеральный директор ЗАО «Нефтефлот» Сергей Викторович Фофанов.**

**С&Г Сергей Викторович, расскажите об истории предприятия. Как возникла идея развивать судостроение и почему это важно для региона?**

**Сергей Фофанов** Волгу – главную водную артерию европейской России – сложно представить без судоходства и судостроения. В конце XIX – начале XX века в Самаре судостроение было достаточно развито, баржи активно строили купцы, торговавшие хлебом и другими товарами. Даже у известного пароходства братьев Нобилей в Самаре была база отстоя и ремонта. Но в советское время по ряду причин наш регион был лишён собственного судостроения.

ЗАО «Нефтефлот» было основано в 1996 году на мощностях Куйбышевской ремонтно-эксплуатационной базы «Волготанкера» – в своё время крупнейшего нефтеналивного пароходства Советского Союза. Созданная в середине прошлого века Куйбышевская РЭБ за десятилетия превратилась в полноформатное судоремонтное производство, но в начале 2000-х годов в рамках процедуры банкротства были проданы с торгов практически все активы «Волготанкера». Одним из активов и было ЗАО «Нефтефлот», приобретённое нами.

Многолетняя процедура банкротства сформировала соответствующее отношение к предприятию у менеджмента и рабочих, поэтому здесь царил полный разрыв. Пришлось приложить много усилий для того, чтобы навести порядок в имуществе и умах людей, восстановить полноценное ремонтное производство.

Но постепенно мы начали понимать, что просто ремонт не удовлетворяет современным потребностям российского флота в области внутренних перевозок и наш завод может стать судостроительной верфью. Уверенности придало осознание важности судостроения для города и региона. Это новые рабочие места, новые компетенции и возможности. Фактически Самарская область получает новую отрасль высокотехнологичного производства.

**С&Г Насколько быстро удалось реализовать новое направление?**

**С.Ф.** Вначале было непросто, потому что банки опасались кредитовать предприятие без опыта судостроения. Мы всячески демонстрировали свои возможности и компетенции. И нам всё-таки удалось получить финансирование на достройку танкера одной из судоходных компаний. Для этого пришлось обратиться в Государственную транспортную лизинговую компанию, где мы нашли понимание и получили контракт, достроили танкер «Святой князь Владимир», который с 2018 года успешно работает в Чёрном и Средиземном морях.

Опыт работы с ГТЛК открыл перед нами новые возможности. От компании «Петротанкер» мы получили заказ на строительство сухогрузных самоходных барж и выполнили его. Кстати, на закладке барж в апреле 2019 года у нас впервые побывал губернатор Дмитрий Игоревич Азаров.

С тех пор мы приобрели определённую репутацию, а счёт построенным и строящимся судам идёт уже на десятки. В частности, мы получили контракт на строительство пассажирских судов для черноморского побережья. От федерального госучреждения «Речводпуть» получили заказ на строительство восьми промерных судов, третье и четвертое из которых спустили на воду 15 сентября. «Нефтефлот» выступил соисполнителем контракта по строительству пассажирского судна в Нижнем Новгороде. Наконец, в прошлом году мы заключили контракт на строительство морского грузопассажирского паромов. Это большое, сложное и дорогое судно. Сейчас идёт этап проектирования и выбора оборудования, который осложнился из-за санкций. Но, думаю, мы найдём альтернативных производителей в России и дружественных странах.

Вообще, в последние два года доля государственных заказов растёт, до этого мы работали преимущественно с частными заказами. Сегодня госзаказы в стоимостном выражении преобладают, но в количественном – нет. По большому счёту, нас устраивают любые заказчики, главное – чтобы у коллектива предприятия была работа.

**С&Г Каковы возможности предприятия по типу, сложности, размерам производимых судов?**

**С.Ф.** Для всех волжских верфей есть классический ориентир – так называемый класс судов «Волго-Дон макс». Это суда, проходящие по габаритам Волго-Донского канала, для возможности выхода в Чёрное море. Как правило, мы строим всё, что не превышает данные габариты. По типу судов наши возможности также достаточно широки. Это танкеры, самоходные баржи и паромы, понтоны, пассажирские и технические суда и даже ледоколы речного класса.

**С&Г Расскажите о сложностях и успехах в модернизации производства.**

**С.Ф.** У нас есть большой долгосрочный план модернизации, который мы реализуем, исходя из наших финансовых возможностей. Из конкретных шагов в этом направлении стоит упомянуть приобретение и запуск машины плазменной резки металла, которая позволяет производить до 300 тонн металлических заготовок в месяц с минимальным объёмом отходов. Мы приобрели и активно используем порталный судостроительный кран грузоподъёмностью 32 тонны. В процессе монтажа находится новый станок для гибки металла. Также мы капитально отремонтировали несколько металлообрабатывающих станков, в планах – покупка новых.

Кроме того, мы залили новую стапельную площадку для сборки среднетоннажных судов. Приобрели собственную кислородную станцию для обеспечения процессов сварки и резки. Наконец, в разработке и согласовании находятся два



судостроительных корпуса: 60-метровый для небольших судов и 170-метровый большой судостроительный корпус для строительства крупнотоннажных судов класса «Волга-Дон макс», завершается реконструкция здания под размещение трубного цеха.

На сегодняшний день проблемой является то, что попытки использовать региональные и федеральные программы субсидирования и льготного финансирования производства пока не дали ощутимых результатов. К сожалению, все эти программы сделаны не для судостроения. Они рассчитаны на поддержку массового, поточного, серийного производства. У нас же каждое судно – это уникальное, штучное изделие стоимостью от 300 миллионов до 2 миллиардов рублей и более.

Мы разговаривали на эту тему с губернатором Дмитрием Игоревичем Азаровым, и он поручил региональному минпрому выйти с соответствующими замечаниями и предложениями на федеральный уровень. Тем более, кроме нашей области, есть другие судостроительные регионы с теми же проблемами. Дмитрий Игоревич подтвердил своё намерение отстаивать наши интересы на федеральном уровне, и для нас это очень отходно. Вообще, нам очень импонирует искренняя заинтересованность и внимание губернатора, его глубокое погружение в наши проблемы.

Программа развития судостроения, которую минпромторг вносит в Правительство России, предполагает строительство от 400 до 1500 судов разного флота. Всё это на существующих мощностях построить нельзя, необходимо вкладывать огромные средства в модернизацию и развитие верфей, что создаст для экономики кумулятивный эффект в разы больший, чем в случае с автомобилестроением.



**С&Г Как решается кадровый вопрос на предприятии?**

**С.Ф.** Нам сегодня остро не хватает инженерно-технических кадров и квалифицированных рабочих со специализацией в судостроении: сварщиков, сварщиков-сборщиков, слесарей, токарей, механиков. За предыдущие десятилетия закрылось много профессиональных учебных заведений, где готовили рабочих. Сегодня все профессионалы – люди далеко за 50. И надо учитывать нашу специфику, ведь те же судовые сварщики – это особая, высшая категория сварщиков. Поэтому, несмотря на высокую зарплату, нам очень непросто их найти. Сегодня при выполнении крупных заказов мы работаем, в основном, со сторонними подрядчиками, каждый из которых специализируется на определённом виде работ. В мировом судостроении это обычная практика. И если обычно в штате у нас трудятся более 250 человек, то в период активных работ ещё столько же сотрудников мы привлекаем из подрядных организаций. Но ввиду того, что наш объём заказов распланирован до 2027 года, и мы рассчитываем, что он будет увеличен и продлён до 2030-2032 года, нам однозначно понадобится больше штатных исполнителей.

Сегодня «Нефтефлот» организовал взаимодействие с вузами региона для подготовки необходимых инженерных кадров. На предприятии работает программа наставничества – всех молодых ребят мы обязательно прикрепляем к опытным и авторитетным специалистам. В планах – создание собственного учебного центра.

**С&Г Насколько успешно развивается ваше взаимодействие с местными властями в непроизводственной сфере?**

**С.Ф.** Мы стараемся взаимодействовать со всеми уровнями власти. Очень плотно сотрудничаем с городской администрацией, особенно с администрацией Куйбышевского района Самары, в решении насущных вопросов социального партнёрства, развития территории. ЗАО «Нефтефлот» – член Поволжской ассоциации судоходных и судоремонтных предприятий, в рамках которой постоянно аккумулируются средства на общественные и благотворительные проекты. Но, конечно, больше всего мы надеемся на глубокое, полноформатное практическое взаимодействие с правительством Самарской области. И, пожалуй, главный вопрос, в решение которого мы готовы включиться – скорейшая модернизация физически и морально устаревшего пассажирского флота в регионе. Согласитесь, что эта проблема имеет не только экономическое, но и большое социальное значение.