

# ОАО КБ «Вымпел»: быть на гребне времени

Россия со времен Петра I славится своими искусными корабелями. Наши прадеды были искусны в ремеслах, а потому очень быстро научились у иностранцев строить корабли. А вскоре, в мастерстве перегнали своих учителей. Созданные русскими кораблями суда плавали не только на Балтике и Черном море, где они фактически были хозяевами. Российские мореплаватели совершали путешествия к берегам Америки, Индии. Именно они стали первооткрывателями шестого континента – Антарктиды. А ведь создателями шлюпов «Восток» и «Мирный», на которых Беллинсгаузен и Лазарев дошли до побережья южного материка, были отечественные корабли. С тех времен и до сей поры российские судостроители считаются одними из лучших в мире. Не иссякла Россия на таланты. К такому выводу я пришла, осматривая стенды и экспонаты IV Международного Форума «Морская индустрия России». А подтверждение своим мыслям нашла во время беседы с интересным человеком, генеральным директором ОАО КБ «Вымпел» Вячеславом Шаталовым, который вот уже на протяжении полувека создает современные корабли.

– Вячеслав Валентинович, я понимаю, что о родном КБ Вы можете говорить интересно и долго, хоть книгу пиши. Но я попрошу Вас коротко рассказать нашим читателям о ОАО КБ «Вымпел».

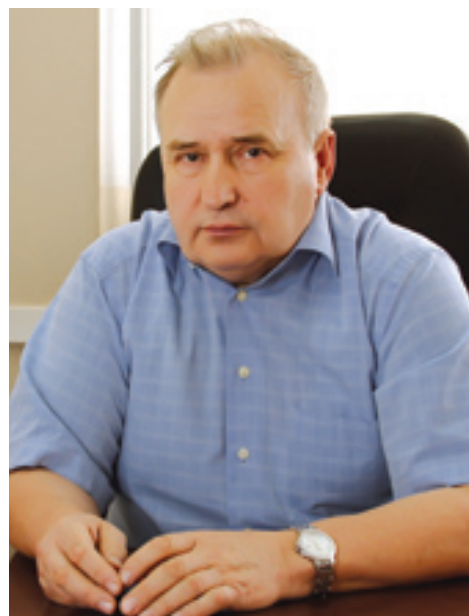
– Наше конструкторское бюро имеет славную историю. В следующем году будем отмечать 85-летие. На начальном этапе деятельности «Речсудопроекта», так сокращенно называлось тогда наше КБ, основной задачей было возрождение речного флота страны. В 30-е годы прошлого века катастрофически не хватало транспортных средств для доставки промышленных и сельскохозяйственных грузов. Поэтому надо было строить

буксирные пароходы и баржи, товаро-пассажирские и сухогрузные теплоходы. Именно тогда, с участием наших специалистов, был совершен переход от деревянного судостроения к сварному металлическому, от гребных колёс к гребным винтам и дизелизации флота.

В 1939 году конструкторское бюро было переименовано в «Центральное конструкторское бюро № 51». На первый план в те годы вышли вопросы укрепления обороноспособности страны. Были созданы серии военных кораблей и судов: большие и малые охотники за подводными лодками, десантные катера и баржи, плавбатареи, мотоботы, миннотральные, госпитальные

суда и другие.

После войны, в годы восстановления, КБ специализировалось как на военной тематике, так и гражданской. Мы разрабатывали проекты строительства крупнотоннажных транспортных судов смешанного плавания и мелкосидящих морских судов. Наше КБ являлось головной организацией по строительству автоматизированного буксирного флота, морских и речных железнодорожных паромов. Впервые в судостроении созданы морские мелкосидящие сухогрузные суда и танкеры с двойными бортами, обеспечивающие бесперевальную перевозку грузов из речных портов. В 1966 году «ЦКБ № 51» переименовано в ЦКБ «Волго-



Генеральный директор  
ОАО КБ «Вымпел»  
Вячеслав ШАТАЛОВ

Штрихи к портрету

## ЖИЗНЬ – КАК ШАХМАТЫ

В этом году Вячеслав Шаталов отметит своеобразный юбилей – 50-летие с начала своей деятельности в ОАО КБ «Вымпел». Подумайте только, полвека в одной организации! В журналистике я не первый десяток лет, но такого уникального человека, всю жизнь проработавшего в одних «стенах», я почти не встречала. Понимаю, что можно беззаветно любить свое дело, но ведь людям свойственно пробовать свои силы, если не в других сферах, так в другом предприятии. Неужели Его не приглашали в другие организации? Приглашали десятки раз, но Вячеслав Валентинович оказался «однолюбом», как и в личной жизни, так и на работе. А ведь отечественное судостроение могло и не дожждаться Шаталова в своих рядах.

Но обо всем по порядку. Родился он в 1941, в год начала самой страшной в истории человечества войны. Понятно, что жить в послевоенные годы было нелегко. Страна залечивала раны, восстанавливала разрушенное фашистами. А Вячеслав учился, при том, учиться ему нравилось. Ближе к окончанию школы, стал задумываться, какую профессию выбрать. Была мечта, конечно, стать военным как отец, который служил в авиационной части. Но, сложилось

балтсудопроект», а в 1972 году получило название «Вымпел».

В 1970 годах, когда началось освоение крупнейших месторождений нефти, газа и других полезных ископаемых Сибири и Крайнего Севера, мы работали над созданием принципиально новых для судостроительной отрасли судов – плавучих электростанций «Северное Сияние» для решения энергетических проблем. Были построены уникальные скоростные суда на воздушной подушке со скегами, суда атомно-технологического обеспечения, мобильные мосто-переправочные средства для инженерных войск армии. Тогда же было положено начало работам по внедрению систем автоматизации судов, по автоматизации проектно-конструкторских работ и другие. Кстати, построенные по нашим проектам пассажирские суда на воздушной подушке до сих пор плавают и у нас, к примеру, на Байкале, и за рубежом – в Мексиканском заливе.

В таком ракурсе КБ просуществовало до перестройки 91 года. За это время было разработано 500 проектов, по которым было построено около 6,5 тысяч судов.

– А дальше начался политический и экономический хаос. Союз развалился, никому дела не стало ни до науки,

ни до проектов, ни до речного и морского транспорта. Многие предприятия и НИИ попросту развалились. Как Вам удалось сохранить КБ?

– Трудные были времена. Признаться, сейчас даже не хочу вспоминать о том периоде. В 1994 году КБ было акционировано. С тех пор сменили уже трех собственников. Предпоследний отобрал здание, в котором располагалось КБ. Сейчас приходится арендовать помещения. Вот и судите сами, какие были условия. И у нас не было заказов, нечем было платить людям. Некоторые ушли, и я их не упрекаю. Надо было выживать, а у каждого своя жизнь. Но мы вытерпели эти времена. Искали и находили заказы даже за рубежом. Самое главное, сохранили наше КБ. И продолжали наши разработки. Благодаря целеустремленному труду всего коллектива мы в 2004 году получили премию Правительства РФ в области науки и техники за комплекс работ по созданию судна атомно-технологического обеспечения (плавучий комплекс «Ландыш» для приема и очистки низкоактивных отходов).

– Теперь о сегодняшнем дне КБ, которое, как я успела понять, является одним из ведущих в судостроительной отрасли России.

⇨ по-другому. Однажды встретил в газете объявление о приеме в Горьковский институт инженеров водного транспорта.

– Жили мы вблизи Горького, никуда ехать не надо было, – вспоминает те далекие годы Шаталов. – Вот я и решил поступать в этот институт. Правда, на 4-м курсе хотел перевестись в авиационный вуз, но меня отговорил замдекана.

Руководство института не желало отпускать инициативного, думающего, с аналитическим складом ума студента, который был кандидатом на получение красного диплома. К тому же, к тому времени его взяли на заметку представители Центрального конструкторского бюро № 51, базирующегося в Горьком. А на пятом курсе Шаталова приняли в КБ на работу техником. Этот шаг, сделанный руководством бюро, и стал определяющим в жизни молодого специалиста.

Но министерство речного транспорта, куда относился институт, тоже не захотело терять такого инженера как Шаталов. А КБ было подведомственно министерству судостроительной промышленности. После споров и дискуссий, был найден компромисс между ведомствами – в Новосибирск, куда по распределению должен был ехать Вячеслав Валентинович, поехали два выпускника политехнического института. Вот такой своеобразный «бартер» осуществили два министерства.

Было это в 1964 году. А нынче во дворе уже 2014-й. Столько воды утекло, столько событий произошло! От техника до руководителя КБ прошел путь за это время Вячеслав Шаталов. Через 14 лет после начала работы, в 1978-м его назначили главным инженером. А еще через 14 (бывают же такие совпадения), в 1992-м, он стал директором конструкторского бюро. И вот уже 22 года он на капитанском мостике КБ, пережив с ним и экономические «бури» 90-х, и последующие кризисы.

Он сумел так выстроить работу организации, что даже в трудные годы, бюро стабильно держалось на плаву и даже прибавляло в развитии. Вячеслав Валентинович во время нашей беседы с удовольствием вспомнил свою молодость.

– Первые годы я вообще месяцами в командиров- ⇨



**Вячеслав ШАТАЛОВ с внуком Дмитрием**

– Так оно и есть. Сегодня в нашем бюро трудятся около 400 человек. Около 15 из них удостоены государственных наград за заслуги в развитии отечественного судостроения. У нас хорошая материально-техническая база. Еще в трудные 90-е мы начали модернизацию. Ведь видели, на чем работают зарубежные специалисты, и понимали, что отстаем от них. Поэтому начали приобретать компьютеры, соответствующие программы к ним. Со временем наращивали потенциал, внедряя инновации.

Сегодня мы применяем такие системы проектирования, как Studio Tools (предконтрактное и эскизное проектирование), MaxSurf (эскизный проект), TRIBON, Aveva, Nupas Cadmatic (рабочее проектирование 3D), Auto CAD (рабочее проектирование 2D), Solid Works (МЧ) и другие. Эти системы дают возможность создания трехмерных моделей судна, что отвечает современным требованиям, позволяет повысить качество проектов, сокращает сроки проектирования. Применяя данные технологии, мы развиваем сотрудничество с ведущими в судостроительной отрасли зарубежными компаниями.

В 30 километрах от Нижнего Новгорода находится наша экспериментальная база и опытовый бассейн, которые позволяют выполнять испытания моделей судов. Опытный бассейн оснащен гравитационной системой буксировки моделей, буксировочной тележкой с электроприводом и пультом управления, информационно-измерительной системой на базе ПЭВМ, волнопродуктором с электроприводом и системой управления.

Наше КБ – это инжиниринговая организация, которая выполняет весь цикл работ: от разра-

ботки идеи до реализации ее на практике и участия в испытаниях судов. Мы готовим проект, затем рабочие чертежи, ведем техническое сопровождение строительства, разрабатываем программы испытания и помогаем проводить их, производим всеобъемлющую инженерную поддержку. Словом, принимаем участие непосредственно во всех стадиях создания и строительства судов.

**– Сегодня многих тревожат финансовые трудности, из-за которых падают объемы работ, снижается количество заказов. Как у вас обстоит дело?**

– Работы у нас хватает, но проблемы в этом плане есть. К примеру, в прошлом году мы вели конструкторские работы по более 10 проектам кораблей и судов, находящихся на различных стадиях строительства. В частности, шла активная реализация создания ледокола проекта 21900М. Был разработан техно-рабочий проект, в настоящее время заканчивается его согласование с Морским Регистром и Заказчиком. Высокую оценку получил проект противодиверсионного катера «Грачонок» пр. 21980. Руководством вооруженных сил принято решение о строительстве достаточно крупной серии катеров на ОАО «Зеленодольский ССЗ им. Горького» (сдано флоту 4 ед., 3 в постройке) и ОАО «Восточная верфь» (головной катер завода сдан, 2 ед. в постройке).

Наши конструкторы помогают заводчанам и осуществляют авторский надзор.

В ОАО «Благовещенский судостроительный завод им. Октябрьской революции» продолжается строительство водлазных катеров, разработанных специалистами «Вымпела». Начато сооружение этих катеров и на Московском ССЗ.



В филиале «Астраханский СРЗ» ОАО «ЦС «Звездочка» полным ходом идет реализация проекта спасательного судна пр. 22870. С установлением партнерских отношений между КБ «Вымпел» и «Астраханским СРЗ» начато строительство на заводе новых судов по проектам КБ, что позволило предприятию увеличить свои производственные мощности и выйти в число передовых в регионе.

Мы также разработали проект модернизации большого морского сухогрузного транспорта пр.00550 «Яуза». Работы производит ОАО «СРЗ «Нерпа», а специалисты КБ осуществляют техническое сопровождение и авторский надзор на всех этапах.

Дальневосточный центр судостроения ОАО «ОСК» на ОАО «Дальневосточный завод «Звезда» в городе Большой Камень по проекту КБ ведет строительство танкера пр. 00211.

По заказу ОАО «Норильский никель» на ОАО «Красноярская судостроительная верфь» по проекту КБ ведется строительство танкер-бункеровщика пр. 00213. В прошлом году были сданы в эксплуатацию еще несколько кораблей и судов ВМФ, построенных в соответствии с программой Государственного заказа.

В нынешнем году работы у нас не меньше, так что КБ загружено почти на 100 %.

– **Слушая Вас, прихожу к мнению, что небо над «Вымпелом» сегодня безоблачное. Производственная база одна из лучших, работой вы обеспечены. А как решается вопрос с кадрами?**

– В советское время у нас работало 1100 человек. В посткризисный период осталось 330. Сейчас, как я уже говорил, у нас в штате 400 сотрудников, средний

возраст которых составляет около 42 лет. Но мы наладили тесное сотрудничество с профильными вузами, привлекаем молодых специалистов. Я по совместительству преподаю в Нижегородском «политехе» (Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева – прим. авт.). И сам отбираю среди студентов наиболее способных, которые на 5-курсе проходят у нас стажировку под руководством опытных наставников. А после выпуска устраиваются к нам на работу. Сложность в том, что конструкторское дело имеет свои особенности. И надо иметь призвание, чтобы стать профессионалом в нашем деле. И даже из отобранных, часть отсеивается в ходе дальнейшей деятельности.

– **Получается - проблем в КБ нет?**

– А вот тут вы не правы. Вопросы, требующих своего решения, особенно в сфере организации работ с заказчиками и заводами-партнерами, немало.

– **А с этого места можно подробнее...**

– Дело в том, что в советское время работали по-другому. Тогда мы точно знали технические условия на оборудование, знали, какой завод, какую продукцию производит. И мы разрабатывали проекты, рабочие чертежи, имея конкретные данные по оборудованию и комплектующим. Но с приходом рынка все изменилось.

– **Что именно изменилось и как новые условия влияют на судостроение?**

– Сейчас поясню. Представьте себе, нам поставлена задача разработать проект судна. При этом должно быть выбрано оборудование, которое будет использовано при его строительстве и оснащении. Мы сами

каж мотался, – рассказывает он. – К тому времени уже был женат. И вот супруге рожать, а мне надо ехать на испытания. Никуда не денешься, отвез Александру Захаровну в роддом, а сам на водохранилище. Там мы проводили испытания катеров на воздушной подушке. Интересно было работать, могли сутками сидеть в КБ, искать оригинальные решения проектов. Хорошо, что супруга меня понимала, поддерживала. Потому что все семейные заботы на ее плечах были. Мы с ней еще со школы знакомы. Потом она окончила Плехановский институт. А поженились мы во время учебы в институте.

– Так вы в командировку, жена в роддоме, а родился кто? – продолжаю я разговор о семье.

– Дочь Наталья, у нее два высших образования, сейчас работает у нас в КБ начальником отдела кадров, – в голосе Вячеслава Валентиновича звучат нотки гордости. – Старший внук тоже здесь, защищает кандидатскую по философии. Младший внук, мой тезка, заканчивает школу, собирается по моим стопам идти.

Вроде бы всего достиг Вячеслав Валентинович и в жизни, и на работе. Дом – полная чаша, семья, дочь, внуки. За заслуги в области судостроения имеет государственные награды, удостоен званий «Почетный судостроитель», «Почетный работник речного флота». Член-корреспондент международной инженерной академии, действительный член Академии транспорта РФ и международной финансово-исследовательской академии бизнеса. Чего еще желать?

– Желаний немало, одни удается воплотить на практике, другие нет. Вот хотел создать объединенную ассоциацию по гражданскому судостроению, мобилизовать конструкторские силы в гражданском судостроении. Не получилось. С другой стороны, жаловаться грех, сколько проектов реализовано, сколько судов построено. Играю в шахматы и на первенство города играл в свое время. Без этого нельзя. Они помогают мыслить. И вообще, я всегда говорю жизнь – это как шахматы. Надо просчитать все, принять решение и сделать правильный ход!



часто предлагаем заказчику поставщиков первоклассного оборудования, он нам называет, скажем, 10 видов оборудования и фирм, которые их производят. Таких компаний по каждому виду оборудования может быть много, но заказчик выбирает ту, которая ему предпочтительнее. Но ведь у нас остается еще 140 наименований оборудования. Заказчик говорит, мол, есть завод, который будет строить судно, пусть он и предлагает. Вот с этого момента и начинаются все проблемы, которые иногда на годы задерживают реализацию проектов.

Исходя из позиции заказчика, мы сами проводим мониторинг, отбираем 140 видов оборудования и закладываем их в проект. После этого мы пишем на каждый вид оборудования технические требования, где подробно расписываем предназначение, габариты, вес и другие характеристики необходимой продукции. Все эти документы мы отдаем специалистам судостроительного завода. Теперь у них начинается головная боль. Ведь они не могут просто так выбрать поставщика. Надо провести тендер, определить победителя, заключить с ним соглашения на производство оборудования. Поэтому заводчане рассылают наши технические требования по каждому наименованию в 3-4 фирмы, это получается около 400-500 предприятий. И только после этого начинается процедура отбора, которая может длиться год-два. И это время, драгоценное время, теряется. Мы ждем, потому что не можем разрабатывать рабочие чертежи, чтобы завод начал строительство. Ждем, пока фирма-производитель не предоставит нам информацию об оборудовании, включая гайки и болты. Вот где «зарыта собака»,

которую, не могут вырыть даже самые маститые специалисты судостроения. Потому что нельзя нарушать требования законов. Потому что завтра к нам заявится прокуратура, которая начнет выяснять, на каком основании в качестве поставщика выбрано это предприятие, а не другое, а вдруг здесь коррупция? С военными заказами несколько легче, там в основном отечественные определены поставщики, а они почти монополисты. А вот когда идут гражданские заказы, тут и начинаются все эти проволочки.

**– А как можно решить этот вопрос?**

– Я уже устал говорить о том, что надо заимствовать опыт других государств. На западе все очень просто. Там верфи имеют наработанные связи с рядом поставщиков. И сотрудничество у них взаимовыгодное. Судостроительный завод знает, что получит качественную продукцию, а производитель не повышает цены, потому что надеется на дальнейшие заказы.

У наших верфей нет такой системы. Здесь все решают маркетологи, которые стараются выбрать наиболее дешевую продукцию. А то, что этот производитель только вчера появился на рынке, есть и такие, что продукция может быть некачественной, маркетологов не волнует. Их ведь учат тому, как можно сэкономить деньги, притом польза в большинстве случаев сиюминутная. Теперь подумайте, к нам поступила бракованная продукция, не соответствующая требованиям. Вся процедура повторяется по второму кругу. Вот так мы теряем время. Срываются сроки строительства и виноватых тут нет.

Считаю, что надо дать больше свободы и полномочий руко-

водству судостроительных заводов. Необходимо, чтобы они наладили контакты с поставщиками основного оборудования и впредь тесно сотрудничали с ними, а не выбирали среди сотен предприятий.

**– Вячеслав Валентинович, ваше предприятие работает и с зарубежными КБ. Конечно, мы привыкли хвалить организацию труда на западе, говорить о том, что они ушли далеко вперед во многих отраслях, в том числе и судостроении, пока мы тут переживали перестройку, разруху и кризисы. Имеется ли почва для таких высказываний?**

– В организации системы производства, мы отстаем. Но не потому, что мы плохие, а потому, еще раз повторюсь, законы у нас такие. Хотя я и сам слышал, что мы отстали в технологическом плане от запада на три этапа. Но это неправда. У нас много способных инженеров, не оскудела Россия на таланты. Да, мы, может быть, и не строили некоторые типы судов. Например, никогда раньше в России не занимались созданием судов-снабженцев для буровых установок. Но это же не проблема. Один раз посмотрели на проект, а в следующий раз, уже сами спроектируем, даже лучше, чем в оригинале. Если по каким-либо проектам мы отстаем, так дайте заказ, мы, либо купим лицензию, либо проконсультируемся и сделаем все ничуть не хуже. У нас подход такой – сегодня не умеем, завтра научимся. На этом принципе растут кадры. Российская инженерия в этом плане не уступает западной. Только надо убрать препятствия с пути, дать больше полномочий предприятиям и тогда российское судостроение заработает в полную мощь.

**Феруза ДЖАББАРОВА**