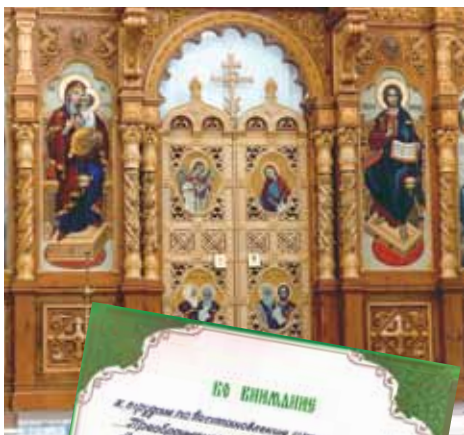


Главный капитал – доброе имя

Именно так считает генеральный директор ЗАО «Сормовские судостроительные мастерские» Александр Михайлович Маслов. Производственными традициями предприятия, основанного в 1992 году, стали безупречное качество работ, творческий подход к выполнению заказа, внимание и тщательное соблюдение пожеланий заказчика.

— **А**лександр Михайлович, в этом году вашей компании исполнилось 20 лет. Оглядываясь назад, как вы оцениваете путь, пройденный «Сормовскими судостроительными мастерскими» за два десятилетия?

— Гладким и безоблачным его уж точно не назовешь. В 1992 году мы выбрали для себя нишу строительства деревянных парусно-моторных крейсерских яхт, с ней и вышли на рынок. Первый же реализованный проект оказался очень успешным — яхта «Александра» яхтенного конструктора Игоря Сиденко впоследствии проявила себя очень хорошо и стала неоднократным по-



бедителем парусных гонок. Однако на этом дело застопорилось — инфляционные процессы 90-х годов сыграли свою негативную роль и в нашем бизнесе.

Довольно долгое время мы работали на рынке столярных изделий для строительства, изготавливали эксклюзивные деревянные изделия: окна, лестницы, двери, детали интерьера. Параллельно активно занимались реставрационной деятельностью, принимали участие в восстановлении Сормовского Спасо-Преображенского собора. В то время в компании трудилось целое подразделение резчиков, имелся небольшой слесарно-кузнечный участок, где делались металлические изделия в реставрационных целях. В общей сложности реставрационные работы велись в течение 10 лет. За эту деятельность наша компания была удостоена почетной награды — Медали Русской православной церкви.

Но поскольку наше предприятие изначально создавалось для судостроительных целей, мы не оставляли надежды вернуться на этот рынок. Участвовали в конкурсах на проектирование, постройку яхт, катеров, в каких-то даже побеждали... Но до реализации проектов дела не доходило — экономическая ситуация в стране была довольно тяжелой.

Наконец, в 2004 году наша компания получила очень интересный заказ на обстройку служебно-разъездного судна (по сути это была моторная яхта). Выяснилось, что специалисты по производству судовых яхтенных интерьеров в нашей стране просто нет. Мы разработали для заказчика первоначальный дизайн-проект, а потом, перенеся опыт Московского судостроительно-судоремонтного завода, построившего первую в России моторную яхту «Паллада», взялись за исполнение всего заказа. И сегодня «Сормовские судостроительные мастерские» — одно из немногих в стране предприятий, осуществляющее проектирование и изготовление деревянной обстройки моторных яхт.



Александр Михайлович Маслов связал свою жизнь с судостроением с 17 лет. Окончив школу, он пришел трудиться в ЦКБ по СПК рабочим-модельщиком. Затем поступил на кораблестроительный факультет водной академии (в то время — Горьковского института инженеров водного транспорта). Перейдя с очного отделения на заочное, начал работать в НИИУ Автопрома. В 1990-х годах занялся предпринимательской деятельностью, основав в 1992 году ЗАО «Сормовские судостроительные мастерские».

— Скажите, а чем продиктовано желание работать именно с деревянными материалами?

— Дерево было выбрано нами по технологическим причинам. Поясню. Во всем мире, к примеру, яхты строятся из стеклопластика. Однако, как выяснилось, производство стеклопластиковых яхт в нашей стране практически невозможно, поскольку российский менталитет не предполагает сугубое исполнение инструкций. Работа с металлом также имеет свои особенности. А производство деревянных яхт имеет в нашей стране определенные традиции. Ну и, кроме всего прочего, дерево — красивый, экологичный, теплый материал. Этим и продиктован наш выбор.

...Свою первую яхту мы строили по технологии West System, осваивали которую на Ленинградской экспериментальной судостроительной верфи — крупнейшей на тот момент в Европе верфи деревянного судостроения.

— С выбранной вами рыночной нишей все понятно. Однако главный вопрос для любого бизнеса связан с поиском заказчиков. Как вы ведете эту деятельность?

— Самая эффективная реклама, на мой взгляд, — это «сарафанное радио», когда



один довольный заказчик рассказывает о нас своему окружению. А лучше любых слов говорят уже реализованные проекты. Мы сейчас завершаем очень интересный проект по обстройке моторной яхты, примечательной как по своему экстерьеру, так и по интерьеру. Могу сказать, что работ такого класса и уровня сложности мы еще не делали. Надеюсь, что реализованный проект станет очень хорошей рекламой возможностям и потенциалу нашего предприятия.

— Безусловно, эксклюзивные проекты дают простор для реализации творческой мысли. Однако для успешной работы на рынке нужна ритмичная загрузка предприятия, которую может дать лишь серийное производство...

— Безусловно. Эксклюзивные проекты, с одной стороны, довольно дорогие, но с другой — плохо предсказуемые, а также долгосрочные — в среднем работы по обстройке длятся около года и даже больше, что довольно много. При серийной загрузке предприятие работает ритмично и слаженно, поэтому, конечно же, мы ставим своей целью развитие серийного судостроения.

В частности, в наших планах — постройка небольших водоизмещающих моторных яхт длиной 7,6 м и шириной 2,5 м, способных развивать скорость 15 км/ч. При весьма скромных габаритах на судне предусмотрена носовая двухместная каюта, кают-компания с четырехместным столом, трансформируемым в двуспальную кровать. На борту есть полноразмерный камбуз с газовой плитой, холодильником, предусмотрен галлеон с горячей водой. Яхта оснащена экономичным дизельным, стальным корпусом, прочным и надежным, и деревянной надстройкой. Немаловажным свойством такой яхты служит трейлерность, что позволяет не только расширять горизонты плавания, но и использовать в качестве дома на колесах. Согласно проведенным исследованиям, именно такие яхты нужны

сегодня рынку, поскольку призваны прийти на смену маленьким скоростным моторным катерам. Солидные, надежные, брутальные, такие суда придутся по вкусу тем, кто ценит свой комфорт, стремится к надежности и респектабельности.

— Значится ли в ваших планах привлечение государственных заказов?

— Мы достаточно давно сотрудничаем с судостроительным заводом «Волга», производим внутреннюю обстройку катеров для пограничной, таможенной охраны, а также для нужд ВМФ. Наше последнее совместное детище — десантный катер длиной 42 метра, построенный для Каспийской военной флотилии. Это очень ответственная и престижная работа.

Сегодня целая серия таких катеров заложена на Ярославском судостроительном заводе. Используя накопленный опыт, мы готовы в качестве подрядчиков принять участие в выполнении и этого госконтракта.

— Какой производственной базой обладают «Сормовские судостроительные мастерские»?

— У нас имеется небольшой цех на заводе «Красное Сормово». Большую часть этого цеха занимает плаз — площадка, служащая для предварительной сборки макетов помещений. То есть наша технология предполагает изготовление натуральных макетов внутрисудовых помещений, в которых мы собираем всю обстройку, мебель, подгоняем друг к другу, а затем отвозим на судно.

Кроме того, есть участок прямолинейной раскройки листового материала, участок фигурной, или лекальной, раскройки, вакуумные прессы, предназначенные для склейки изделий, заготовительное столярное оборудование, есть свой малярный участок с отдельным автономным электрическим отоплением, поддерживающим постоянную температуру, и прочее оборудование.

— А каково кадровое обеспечение работы предприятия?

— До кризиса 2008 года в компании трудилось порядка 60 человек, сегодня количество сотрудников пока не достигло этой отметки, однако объем выполняемых работ увеличился. За счет чего нам удается достигать таких результатов? Дело в том, что мы приобрели новое оборудование, в частности, фрезерный станок с числовым программным управлением, позволивший в разы оптимизировать выполняемую работу. Вот такая маленькая промышленная революция.

Если же подробнее рассказывать о коллективе компании, то у нас имеется небольшое ядро сотрудников, работающих в «Сормовских судостроительных мастерских» лет по 10—15 и даже больше. Например, до сих пор у нас трудится один из основателей компании — Валерий Викторович Волгин. Ведущий инженер-конструктор предприятия — Юлия Владимировна Олухова — работает у нас 15 лет. Юлия Владимировна стояла у истоков создания нашего конструкторского бюро, до этого она трудилась в секторе обстройки на заводе «Красное Сормово». Кроме того, хотел бы отметить одного из самых квалифицированных наших столяров Вадима Львовича Кудряшова, менеджера по снабжению Дмитрия Алексеевича Лебедева, которые также работают на предприятии уже более 10 лет.

Надо сказать, коллектив у нас сравнительно молодой: средний возраст работников — 30 лет. Есть свое технологическое бюро, дизайнерский отдел. Исходя из технологических особенностей производства, подавляющее количество штатных сотрудников — столяры. Всем своим работникам мы предлагаем интересную творческую работу. При этом замечу, что, реализуя судостроительные проекты, мы располагаем только штатными сотрудниками, со стороны никого стараемся не привлекать. Это принципиальная позиция, позволяющая нам всецело контролировать процесс создания судов и отвечать за качество произведенных работ.