

## **ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА**

**АО «10СРЗ»**

**(1935-1999г.)**

Официальной датой создания Полярнинского ордена Трудового Красного знамени судоремонтного завода является 20 августа 1935 года – день прибытия в Екатерининскую бухту Кольского залива плавучей ремонтной базы «Красный Горн».

Этот транспорт-мастерская (первое его название «Кама» был построен в 1911 году в Петербурге на механическом заводе Невского Судостроительного товарищества. Российскому флоту был необходим корабль ледокольно-буксирного типа, оснащенный средствами для судоподъемных работ, различными цехами, обеспечивающими ремонт судов в аварийных случаях на места повреждения. Таких работ в годы, предшествовавшие Первой Империалистической войне, и особенно в годы войны, было много. Много миноносцев и других кораблей спасла «Кама» от затопления, много кораблей с ее участием были подняты со дна моря и возвращены к жизни.

В бурные годы революции вместе с другими кораблями «Кама» участвовала в легендарном апрельском (1918 год) ледовом переходе в Кронштадт.

31 декабря 1922 года транспорт-мастерская «Кама» получает новое имя «Красный Горн»

## **ПРЕДВОЕННЫЕ И ВОЕННЫЕ ГОДЫ**

**(1935-1945 г.г.)**

В 1935 году после капитального ремонта в Кронштадтском доке «Красный Горн» совершил тяжелый переход из Балтийского в Баренцево море вокруг Скандинавского полуострова и прибыл в г. Полярный.

Первым командиром судна был капитан 3 ранга Гаврилов Васили Викторович, комиссаром- бывший подводник, кавалер ордена Ленина Васильев Михаил Сергеевич. Вслед за мастерской из Ленинграда по железной дороге для обеспечения кораблей Северной Военной флотилии прибыла группа специалистов различных профессий. Составленная из передовых рабочих Ленинграда и Кронштадта. В группе было 150 человек. В основном молодые люди, самому старшему было 23 года. Эти люди и составили ядро будущего завода.

Местом дислокации «Красного Горна» была определена Губа Пала, где до того располагалась рыбная фактория. После ликвидации рыбной фактории все ее здания и рыбный причал были переоборудованы под скалы, кузницу, трубомедницкий цех. Впервые у судоремонтников появилось жилье на берегу. Так началось становление судоремонтной базы СФ в г. Полярном.

С первых же дней прибытия в г. Полярный «Красный Горн» приступил к выполнению своей главной задачи – ремонту боевых кораблей. Первыми отремонтированными кораблями явились эскадренный миноносец «Урицкий», сторожевые корабли «Смерч» и «Ураган». В марте 1936 года «Красный Горн» приступил к ремонту подводных лодок, что и предопределило его судьбу, накрепко связав с подводниками Северного флота. Первая лодка «Декабрист» вышла в точно установленный срок – через 5 месяцев. Следующие лодки коллектив решил ремонтировать быстрее – за 3 месяца и свое обязательство сдержал.

Вот что писала газета «Краснофлотец» в это время: «Судоремонтные мастерские много сделали для нашего флота. Большинство заказов мастера выполнили досрочно. Недавно вышел корабль на месяц раньше намеченного срока. Второй на 13 дней раньше. Это достигнуто благодаря тому, что на ведущих процессах работают энтузиасты – производственники, имеющие большой опыт, любящие свое дело, отдающие все силы и знания укреплению могущества нашего дела. И далее: «Коллектив судоремонтников, благодаря стахановской работе, сумел значительно снизить себестоимость продукции. В январе 1940 года сэкономлено 30 тысяч рублей».

1938-1940 были для коллектива «Красного Горна» годами совершенствования ремонта подводных кораблей, расширения судоремонтной базы.

К этому времени коллектив мастерской пополнился новыми рабочими: практикантами и выпускниками ФЗУ. Но специалистов со средним и высшим образованием не хватало. Не доставало нужного оборудования, труд был мало механизирован, не было доков. Подводную часть корабля ремонтировали методом сухого слипа: при приливе лебедкой подтаскивали корабль на берег, а затем при отливе рабочие в резиновых сапогах устраняли неполадки.

Один из ветеранов судоремонта Василий Никитович Новиков рассказывал: «О благоустройстве жилья и думать не приходилось. Каждый судоремонтник был охвачен одним стремлением – вложить все свои силы и смекалку для быстрого и качественного ремонта боевых кораблей. Это патриотическое стремление было вызвано любовью к Родине. Империалисты усиленно готовились к нападению на

страну Советов. Поэтому укрепление боевой мощи Северного Флота было одной из основных гарантий отстоять завоевание Великого Октября. Об этом хорошо помнили наши судоремонтники». В этот период осуществляется первая реконструкция завода. Заменяется старое оборудование. Формируются первые цеха. В 1940 году на берегу появились первые заводские постройки, еще деревянные. В них разместились кузнечный, трубомедницкий и столярный цеха. 22 августа 1940 года на завод с Туломской ГЭС подано электричество.

В 1941 году, в начале войны из Полярного были эвакуированы женщины, дети, старики. Вражеской авиацией были разрушены единственные два жилых дома «Красного Горна» на улице Пригорной. Все судоремонтники жили пофронтовому – на плавмастерской. Работали по 20 часов в сутки. Требовались героические усилия рабочих и ИТР, чтобы восстановить боеготовность кораблей, вернувшихся из походов. Не хватало станочного оборудования, материалов, запасных частей. Но в каждом, казалось бы безвыходном положении, выручала рабочая смекалка, коллективная рационализаторская мысль. Были разработаны не только масса различных приспособлений, но и освоены новые операции, фрезерование винтовых шестерен, выпуск кулачковых муфт линии вала, изготовление ленточных пил из пружинной стали, изготовление напильников из отходов котельного цеха и пр.

Рабочие вспоминают, что «Красный Горн» нередко проводил такие операции по ремонту кораблей, которые, казалось, немисливо сделать без докования: ремонт горизонтальных и вертикальных рулей подводных лодок, смена винтов, ремонт ограждений в подводной части и целый ряд других работ. В результате общих усилий и напряженной работы личного состава почти все корабли выходили из ремонта с опережением графика.

Вот несколько тому примеров: подводная лодка героя Советского союза И.И. ФИСАНОВИЧА, однажды вернулась из похода с помятой носовой частью, в которой оказались заклиненными боевые торпеды. Около 80 пробоин было в ее корпусе. С риском для жизни были извлечены боевые торпеды и произведен ремонт в максимально сжатые сроки. На 4 дня раньше срока была отремонтирована ПЛ «Щ-421». В первом походе, совершенном сразу после ремонта, лодка потопила три транспорта противника.

За 41 сутки, вместо запланированных трех месяцев, был сделан ремонт ПЛ «М-171», командовал которой герой Советского Союза В.Г.СТАРИКОВ. После ремонта эта лодка уничтожила два фашистских транспорта.

Так, своим героическим трудом, судоремонтники вносили свой вклад в дело

борьбы с фашизмом.

Всего за годы Великой Отечественной войны «Красный Горн» произвел 248 ремонтов подводных лодок и надводных кораблей Северного Флота.

За героический труд по ремонту кораблей в годы войны более 70 человек, мастеров и служащих судоремонтной мастерской «Красный Горн» были награждены орденами и медалями Советского правительства. Среди них ветераны труда:

Слесарь	ГЕРАСИМОВ А.И.
Мастер	ФЕДОРОВ П.П.
Токарь	КОЗЫРЕВ А.В.
Токарь	НОВИКОВ В.Н.
Токарь	БУЛДЫРЕВ М.И.
И другие...	

### **ПОСЛЕВОЕННОЕ РАЗВИТИЕ (1946-1960 г.г.)**

В 1946 году «Красный Горн» стал Вч 81392 и начал развиваться как судоремонтный комплекс. Почти все производство переведено в береговые сооружения. Транспорт – мастерская «Красный Горн» была переведена в поселок Чалм-Пушка.

В 1948 году «Красный Горн» был заменен плавучими мастерскими ПМ-2 и ПМ-3 с более совершенствованным оборудованием для судоремонтных работ, в которые размещались в основном станочные участки ПМ-3 продолжала выполнять свои функции, как плавучая мастерская, вплоть до середины 70-х годов.

16 августа 1950 года Вч 81392 в 6-й судоремонтный завод  
Развитие завода до 1960 года шло медленно.

Береговое строительство велось ограниченными силами и средствами.

В основном работы по ремонту боевых кораблей и вспомогательных судов флота велись плавмастерскими, к которым в 1956 году присоединился плавучий док ПД-2, грузоподъемностью 4000 тонн.

Вместе с тем уже в середине 50-х годов началось строительство кирпичных сооружений.

В 1955 году закончено строительство кирпичного здания, площадью 850 м<sup>2</sup>, в котором разместились судокорпусной цех, станочный парк по металлу, дизельный и электромеханический цеха.

Станочный парк насчитывал в это время уже 66 единиц металлорежущего оборудования, в том числе: 22 токарных станка, 12 сверлильных, 2 фрезерных, 3 шлифовальных и др.

Появились первые средства малой механизации.

Завод был полностью обеспечен необходимым инструментом с пневмоническими приводами.

В 1956 году внедрено в производство 3 испытательных стенда. Однако недостаток оборудования значительно тормозил развитие производства. Заготовки на заводе резались вручную бензорезами и при помощи газорезательного оборудования. Гибочных прессов не было. Сами гнули только мелкие детали, крупные же возили на другие заводы.

Из подъемно-транспортных средств завод владел одним мостовым краном, одной лебедкой, одним автопогрузчиком. Были также: один тельфер и одна электроталь.

В 1960 году вошел в строй слесарно-механический цех, площадью 3500м<sup>2</sup>.

Два этих здания корпусного и механического цехов составили основу завода.

Вместе с деревянными сооружениями, плавмастерскими и плавдоком, они позволили увеличить программу завода по ремонту кораблей.

Однако, практически отсутствовал причальный фронт, энергосооружения, склады и многое другое.

Жилой фонд заводчан, в основном, состоял из деревянных каркасно-засыпных домов. Никаких сооружений культурно-бытового назначения, кроме небольшого клуба у завода, не было.

## **НОВАЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗАВОДА (1961-1985 г.г.)**

В 1960 году по представлению Главного командующего Военно-Морским Флотом правительство приняло решение специализировать 6-ой СРЗ ВМФ на ремонт атомных подводных лодок. Номер завода был изменен, он стал в/частью 90124. Изменилась категория и штат завода. В состав предприятия вошли такие новые подразделения, как цех по ремонту энергетического и специального оборудования реакторных отсеков ПЛА, специальное технологическое бюро, служба радиационной безопасности и другие.

Коллектив завода, возглавляемый в то время умным и опытным руководителем инженер-капитаном 1 ранга Юрием Владимировичем Блюменбергом, с большим воодушевлением взялся за работу по подготовке предприятия к ремонту принципиально новых подводных лодок. Однако подготовка была еще в самой начальной стадии, 000000 когда Главнокомандующий ВМФ адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков, заслушав в январе 1961 года доклад Ю.В.Блюменберга о ходе подготовки завода сказал, что лучшим видом подготовки является подготовка в ходе работы, и приказал выполнить комплекс работ по ремонту энергетической установки атомной подводной лодки «Ленинский Комсомол» с целью подготовки ее к подледному походу на Северный полюс.

Поскольку завод тогда еще не мог принять лодку к своему причалу, выполнять работы пришлось по месту базирования силами выездной бригады. Ремонт АПЛ «Ленинский Комсомол» явился одновременно и тяжелым испытанием для тех, кто в нем участвовал, и тем решающим этапом в подготовке, который позволил заводу уже в мае 1962 года принять в средний ремонт первую атомную подводную лодку.

За самоотверженный труд по подготовке АПЛ «Ленинский «Комсомол» к походу на северный полюс группа работников завода была награждена орденами и медалями. Бригадир слесарно-механического цеха Бельшев В.И., выполнявший самые сложные работы в местах, где радиационная обстановка позволяла работать не более 3-5 минут заразил своим энтузиазмом всех рабочих группы, работал быстро, в исключительно короткий срок освоил совершенно новые для всех приемы работ с использованием специального инструмента. В.И. Бельшев был награжден орденом Ленина.

Орденом «Знак Почета» был награжден руководитель работ на этом корабле инженер капитан-лейтенант Кольнер Виктор Борисович в последующем с 1978 по 1985 годы капитан 1 ранга – директор этого завода.

Всего за выполнение этого задания правительственными наградами было награждено 8 человек.

Первый средний ремонт атомной подводной лодки заводом был выполнен в 1962 году в рекордно короткий срок 13 месяцев, несмотря на огромные трудности. Не хватало обученных специалистов, специального оборудования. На заводе в то время работало около 700 человек промышленно-производственного персонала. И тем не менее следующий ремонт атомной подводной лодки был выполнен в еще более короткий срок – 10 месяцев.

При этом заводом выполнялись исключительно сложные по тому времени

работы – замена парогенераторов, ремонт главных и вспомогательных циркуляционных насосов 1-го контура, ремонт всех механизмов паротурбинной установки, систем управления и защиты реакторов, автоматики теплообмена, устройств дистанционного управления общекорабельных систем, корпусных конструкций и многое другое. Заводом впервые вырезался и вваривался большой съемный лист из стали АК-25, производилась резка и сварка труб из нержавеющей стали разных диаметров с применением всех видов контроля. По ходу ремонта осваивались принципиально новые технологические процессы и операции.

В течение первого ремонта сложился и отработался временный комплекс спецпроизводства в составе плавучей судоремонтной мастерской ПМ-17, плавдока ПД-63 и плавучей контрольно-дозиметрической станции ПКДС-4. Успешно проведенные первые ремонты ПЛА явились трудовым подвигом для коллектива завода, сформировали костяк специалистов, которые в дальнейшем успешно передавали свой опыт молодым судоремонтникам.

В ходе работ проявили себя талантливыми специалистами, самоотверженными, преданными долгу людьми сотни рабочих.

Лучшие из них: Перцев М.С, Бельш В.И., Деменков В.Я., Садовик А.П., Караваев В.Ф., Новиков А.М., Алексеев В.А., Акимов А.Г., Витязев В.В., Ануфриев А.В., Щечин А.А., Кашин А.И., Ларионов М.В., Радыкаев В.В., Генералов Н.Д., Гарбуз Л.Н., Носков А.Ф.

Успешное освоение ремонта ПЛА во многом обеспечили прекрасные командиры производства.

Начальники цехов: Рудаков А.Г., Кашин Н.И., Неборачко В.Б., Плутчик Я.И., Дрейман Э.К.

Мастера: Булдарев М.И., Новиков В.Н., Шестаков А.И., Шутеев В.И.

Инженеры-технологи специального технологического бюро: Шалунов В.В., Хабаров В.М., Старцев А.М., Кудинова Л.А.

Умело направляло коллектив командование завода: начальник завода – инженер-капитан 1 ранга Бюменберг Ю.В., главный инженер – инженер-капитан 2 ранга Писарев Ю.В., главный строитель, он же, ответственный сдатчик первой ПЛА – инженер-капитан 3 ранга Кольнер В.Б.

Наиболее интенсивно завод стал развиваться с 1968 года. Правительство, проявляя заботу об укреплении обороноспособности страны и учитывая потребности ВМФ судоремонтной промышленности, в 196 и в 1973 году постановило значительный прирост мощностей судоремонтных предприятий и объемов производства. Уделяя главное внимание вопросам производительности труда, росту эффективности производства, сокращая ручной труд и повышая

механизацию работ, а также наращивания численность, коллективу удалось выйти на конкретные цифры прироста объемов и даже превзойти их.

По итогам работы за 9-ю пятилетку коллектив завода был награжден переходящим Красным Знаменем и памятным Знаком ЦК КПСС, СМ СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ. 10-я пятилетка для коллектива завода была особенно примечательной. Пятилетний план коллективом был выполнен к 20 ноября 1980 года. По сравнению с 1975 годом объем реализованной продукции увеличился на 67%. Производительность труда выросла на 42%. За период с 1975 по 1980 годы выполнены работы и сданы флоту 227 заказов, из них 164 единицы новых для того времени кораблей 2-го поколения. За успехи, достигнутые в годы 10-й пятилетки и за победу во Всесоюзном социалистическом соревновании, завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В 1964 году с целью централизованного снабжения теплом ремонтируемых заказов, удовлетворение потребностей завода и жилого фонда теплом и паром сдается в эксплуатацию центральная котельная и бойлерная.

В 1965 году сдана в эксплуатацию ацетиленовая станция. В 1966 году введенный в эксплуатацию энергоцех обеспечил производство необходимыми энергосредами и энергопитанием. Значительно расширяется станочный парк завода. К 1965 году он насчитывает 83 единицы металлорежущего оборудования, 28 единиц кузнечно-прессового оборудования, 15 единиц деревообрабатывающего и 23 электросварочного. А к 1980 году он составляет уже более 300 единиц различного оборудования. 97 единиц насчитывает стендовое хозяйство.

В 1968-69 годах построен энергоблок и сооружение 11, в которых разместились инструментальный и электромонтажный цеха. Вслед за ними сдано в эксплуатацию новое заводоуправление. Кирпичные здания постепенно вытесняют старые деревянные постройки. Расширяется складское хозяйство завода.

В 1980 году вошел в строй основной производственный корпус – блок слесарно-механических цехов общей площадью 27300 м<sup>2</sup>.

70-80 годы очень быстро растет производственный потенциал завода. Совершенствуется технология ремонта, приобретает наиболее прогрессивное по тем временам оборудование. Разрабатывается, изготавливается и приобретает сложная оснастка, обеспечивается высокое качество ремонтных работ. Растет номенклатура и количество средств малой механизации.

В соответствии с планом развития завода на 1981-1990 года в 1986 вводится в эксплуатацию комплексный доковый цех площадью 6144 м<sup>2</sup>,



увеличивается пропускная способность производства за счет ввода 1986-87 годов двух стационарных причальных стенок общей протяженностью 450 метров.

В 1989 году сдана под монтаж первая очередь пускового комплекса блока производственных цехов, являющаяся началом реконструкции цехов электромонтажного производства и РЭВ. Не остается от капитального строительства и совершенствование технологической базы завода.

В 1981 году на завод поступает первый токарно-винтовой станок с числовым программным управлением (ЧПУ) модели 16К20Т1. В настоящее время на заводе насчитывается 20 таких станков способных изготавливать детали не только для своего производства, но и межзаводской кооперации.

В 1982 году завод приступил к освоению технологии восстановления изношенных деталей методом газопламенного напыления и в настоящее время имеет возможность восстанавливать детали более 100 наименований, что позволяет значительно сэкономить материалы и средства на изготовление и приобретение новых изделий.

Значительных успехов завод добился в освоении передовой технологии полуавтоматической сварки, механизированной резке корпусных конструкций. Внедрена уникальная установка «Булат» для поверхностного упрочнения металлорежущего инструмента. Значительно поднимается и уровень механизации производства. Внедряются механизированные краны-штабелеры на складах МТО и в цехах основного производства, механизированные склады элеваторного типа во всех цехах. Широко внедряется оборудование, вытесняющее ручной труд. Развивается контейнерная система перевозок. Организуются участки и цеха узкой специализации, оснащенные высокопроизводительным, высокоточным и автоматизированным оборудованием. Внедряется комплекс мероприятий по научной организации труда.

Увеличение объемов производства потребовало значительного увеличения численности производственного персонала. Только за 1974-75 годы численность завода возросла почти на тысячу человек. Это в свою очередь потребовало значительных усилий по расширению строительства и развитию социально-культурной сферы. В 1974-75 годах завершилось строительство жилфонда на улицах Гагарина, «Героев Тумана» в заводском городке. Был сдан в эксплуатацию Дом культуры «Полярник» на 450 мест, гостиница на 125 мест, детский сад на 280 мест. В 1975 году для подготовки собственных специалистов судоремонтников на территории завода был открыт вечерний техникум-филиал Мурманского мореходного училища имени М.М.Месяцева и в 1979 году завод получил первых 59 специалистов со средним техническим образованием.

В 1976 году началось строительство жилого массива для заводчан на улицах Фисановича и Красный Горн. Ежегодно сдавалось по 5-7 тыс. кв. м жилья

В 1978 году 160 детей принял новый ясли-сад по ул. Красный Горн, был открыт новый продовольственный магазин, комплекс бытовых услуг, парикмахерская, ателье по ремонту обуви, почтовое отделение, общежитие на 360 мест. Построено и начало действовать детская база отдыха в г. Мелитополе. Для ветеранов завода, ушедших на заслуженный отдых, построены жилые дома в г. Мелитополе и в Молдавии.

С начала 80-х годов, для организации отдыха, заводом началось строительство на живописном берегу реки Тулома в ста километрах от города Полярный, базы отдыха. Строили ее всем коллективом завода. Ежеженедельно по выходным дням работники завода выезжали на работы по ее строительству. Работы выполнялись безвозмездно. В 1984 году строительство базы отдыха было завершено. И по настоящее место база отдыха является излюбленным местом отдыха заводчан.

В эти годы по заданию правительства значительные средства были направлены на дальнейшее расширение и реконструкцию предприятия.

Для координации действий в решении текущих задач и перспективного развития в 1978 году завод посетил главнокомандующий ВМФ адмирал Флота СССР Горшков С.Г. с группой министров госпромышленности, а в марте 1983 года Министр Обороны СССР Д.В.Устинов.

В 80-е годы завод из маленькой судоремонтной мастерской превратился в современное предприятие и вошел в число лучших судоремонтных предприятий отрасли, (его численность составила более 5 тысяч человек работающих) способное решать самые сложные задачи.

К 90-м годам завод насчитывал более 700 единиц оборудования, в том числе: 403 металлорежущего оборудования, 55 кузнечно-прессового, 40-деревообрабатывающего, 195 – электросварочного и т.д.

На заводе самостоятельно, для обеспечения нужд производства, производится ацетилен, кислород, азот.

180 стендов обеспечивают необходимые испытания изделий и механизмов в процессе ремонта и изготовления.

Уникальные оборудования и передовые методы работы центральной заводской лаборатории службы главного метролога, обеспечивают контроль и высокое качество выпускаемой продукции.

Сначала 90- годов экономическое положение завода, как и большинства промышленных предприятий страны, начало резко ухудшаться.

В связи с отсутствием заказов и финансирования упал объем производства. Начала резко сокращаться численность работающих на заводе.

В связи с тяжелым финансовым положением завод был вынужден передать на баланс администрации города Полярного весь имеющийся жилой фонд и объекты культурного и социально-бытового назначения, и к 1998 году эта передача была совершена. Было передано более 80 многоквартирных жилых домов и зданий соц. культурного быта.

Проведена реорганизация предприятия.

Целый ряд мощных производственных цехов были реорганизованы в участки и в бригады. Законсервированы ряд зданий производственных цехов: доковый цех, деревообрабатывающий и электромонтажный, цех радиоэлектронного вооружения и ряд других объектов.

Изменилась программа завода.

Главными задачами завода в настоящее время являются: доковый ремонт кораблей, утилизация подводных лодок с ядерными энергетическими установками, разделка металлолома. Численность завода сократилась до 1,5 тысяч человек.

Вместе с тем завод жив. Сохранены производственные мощности, а главное – люди.

Несмотря на тяжелейшие условия, в которых сейчас находится завод, заводчане верят в возрождение его мощности и былой славы. Уверены в том, что это временные трудности и они будут преодолены.

Завод в состоянии вновь выйти на те же высокие рубежи, которых он достиг в 80-х годах и превзойти их.

На заводе по настоящее время трудятся великолепные специалисты, способные выполнять самые сложные задачи, любящие свой завод и верящие в его возрождение.

По настоящее время на заводе трудятся Ветераны завода:

Кавалер ордена Трудового Красного знамени – Караваяев Валентин Федорович;

Кавалеры ордена Трудовой славы III степени – Дедушок Николай Федосеевич и Зуйков Василий Семенович;

Ветераны завода:

Румянцев Виктор Федорович;

Лисин Валерий Петрович;

Иванишкин Валентин Тимофеевич;

Николенко Александр Степанович;

Старосек Виктор Васильевич  
И многие другие.

- 07 апреля 1970 г - Ленинская Почетная грамота.  
06 февраля 1976 г. - Диплом «За достижение наиболее высоких показателей в выполнении 9-го пятилетнего плана наградить 10-й судоремонтный завод Памятным Знаком «За трудовую доблесть в девятой пятилетке».  
06 февраля 1979г. - Памятный Знак «За трудовую доблесть»  
06 февраля 1976 г. - Переходящее Красное знамя «За достижение наивысших результатов во всесоюзном соревновании за досрочное выполнение народнохозяйственного плана на 1975 год и успешное завершение 9-ой пятилетки»  
24 марта 1981 г. - Орден Трудового Красного Знамени «За успехи, достигнутые в выполнении заданий десятой пятилетки».  
09 декабря 1982 г. - Переходящее Красное Знамя «Победителю во Всесоюзном Социалистическом соревновании в честь 60-й годовщины образования СССР».

ПЛ отремонтировавшиеся на предприятии:

- |                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| 1. Проект «Щ».    | 17. Проект 671РТМ.   |
| 2. Проект «К».    | 18. Проект 705.      |
| 3. Проект «М».    | 19. Проект 641 Б.    |
| 4. Проект «С».    | 20. Проект 675 МКВ.  |
| 5. Проект «Д».    | 21. Проект 945.      |
| 6. Проект 613.    | 22. Проект 945А      |
| 7. Проект 641.    | 23. Проект 971.      |
| 8. Проект 658.    | 24. Проект 877.      |
| 9. Проект 675.    | 25. Проект 627А.     |
| 10. Проект 667А.  | 26. Проект 671 РТМК. |
| 11. Проект 667Б.  | 27. Проект 675МК.    |
| 12. Проект 627.   | 28. Проект 667АУ.    |
| 13. Проект 670.   | 29. Проект 611.      |
| 14. Проект 670М.  | 30. Проект 667 БДР.  |
| 15. Проект 671.   | 31. Проект 667 БДРМ. |
| 16. Проект 671РТ. |                      |

## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СТАТЬЯ

### ОСНОВНЫЕ ЭТАПЫ РАБОТЫ КОЛЬНЕРА В.Б.

#### В СИСТЕМЕ ГУСРЗ ВМФ

1. 1961-1965 г.г. Начальник цеха вооружения, главный строитель 10 СРЗ ВМФ г. Полярный.  
Участие в подготовке к походу на Северный полюс АПЛ К-3.  
Награжден орденом «Знак Почета»
2. 1965-1971 г.г. Начальник 49 СРЗ ВМФ г. Петропавловск-Камчатский-51.  
Награжден орденом «Красной Звезды». Завод награжден орденом «Трудового Красного Знамени».
3. 1971-1978 г.г. Начальник 177 СРЗ ВМФ г. Рига.
4. 1978-1984 г.г. Начальник 10 СРЗ ВМФ г. Полярный.  
Награжден орденами «За заслуги перед отечеством» 3-й степени, «Трудового Красного Знамени». Завод также награжден орденом «Трудового Красного Знамени».
5. 1984-1988 г.г. Начальник 171 ОКТЬ ВМФ, г. Мурманск.

Родился 08 августа 1929 года в деревне Кобеляки Полтавской области на Украине в семье рабочего.

Закончил в 1952 году ВВМИУ имени Ф.Э.Дзержинского в г. Ленинграде.

1952-1961 г.г. служба в электро-механической боевой части кораблей Северного Флота.

## НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

**До начала 90-х годов 10-й ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод известен как стабильное, развитое предприятие Минобороны РФ с почти семитысячным персоналом, специализирующееся на выполнении всех видов ремонта атомных подводных лодок.**

Наступивший затем длительный период нестабильности привел к сокращению численного корабельного состава Северного флота, снижению производственной нагрузки предприятия, задержкам заработной платы, массовому сокращению персонала и как результат – распродаже имущества за долги. Впрочем, такой конец на самом деле оказался началом новой эпохи в истории предприятия.

В июне 2010 года завод становится дочерним зависимым обществом ОСК. Возрождение обанкротившегося градообразующего предприятия началось с февраля 2015 года, после принятия ОСК политически сложного решения по возрождению судоремонтного завода, с момента назначения на должность генерального директора завода Евгения Зудина.

Перед новым гендиректором встала непростая задача – вывести завод из кризиса. О глубине последнего свидетельствует статистика: в феврале 2015 года на предприятии работали около 350 человек (из них 62 – основные производственные рабочие), эксплуатировался один плавучий док ПД и рейдовый буксир РБ, а также три плавучих причала в аварийном состоянии. Производственные и офисные здания предприятия пребывали в критическом состоянии: негерметичная кровля, отсутствие теплового контура и т.д. По периметру завода отсутствовало ограждение. Расчетный счет заблокирован, задержка заработной платы – три месяца, гособоронзаказ 2012-2014 не закрыт, а текущий – обеспечивал лишь тридцатипроцентную загрузку основного производства. При этом завод не являлся исполнителем ни одной из федеральных целевых программ, а имевшиеся у завода лицензии давали право работать только на кораблях Минобороны РФ.

Для разблокировки счета, которая позволила бы погасить задолженность по заработной плате, налогам, закрыть работы по гособоронзаказу 2012-2014 и дать возможность предприятию приступить к самостоятельной производственной и хозяйственной деятельности, требовалось единовременное вливание денежных средств в размере не менее 268 млн рублей.

В марте 2015 года совместно с ОСК завод разработал бизнес-план своего развития на период 2015-2017 годов, он предусматривает перевод, раскрепление и ввод в эксплуатацию на акватории судоремонтного предприятия второго плавучего дока, дающего возможность достойной загрузки во время производства работ по доковому ремонту и утилизации кораблей и судов различных типов и тактико-технических характеристик. Это позволило бы вывести предприятие из финансового кризиса.

В мае 2015 года по результатам посещения завода президентом ОСК Алексеем Рахмановым предприятию выделен заем в размере 268 млн рублей, в полном объеме направленный на погашение задолженности по заработной плате, налогам и на завершение работ по гособоронзаказу 2012-2014. На развитие предприятия и модернизацию производств денежных средств не выделялось.

Несмотря на имеющиеся производственные, финансовые и экономические показатели, жесткую конкуренцию, генеральный директор Евгений Зудин сумел создать молодую команду единомышленников и организовать производство.

Итоги работы предприятия в последние полтора года впечатляют. Работы по гособоронзаказу 2012-2015 выполнены и закрыты в прошлом году. Загрузка предприятия в нынешнем приближается к ста процентам. Все работы по гособоронзаказу выполняются в срок, согласованный с Северным флотом и заказчиком. Выполняются работы по выигранным конкурсам по линии Росатома и Атомфлота. По состоянию на август 2016 года численность сотрудников предприятия превысила 500 человек, основных производственных рабочих среди них уже 166 человек.

Поставлены на учет опасные производственные объекты, и получено разрешение на право их эксплуатации, проведено экспертное обследование, зарегистрировано и допущено к эксплуатации крановое оборудование и другие объекты, поднадзорные Ростехнадзору. Переоформлены, а также получены новые лицензии и разрешительные документы, дающие заводу право работать на кораблях и судах Минобороны РФ, гражданского флота, атомного ледокольного флота и в области использования атомной энергии в мирных целях. Созданы и введены в эксплуатацию не имеющие аналогов на предприятиях ОСК в Мурманском регионе участки проведения технического освидетельствования баллонов высокого давления, ремонта и зарядки различных типов огнетушителей, переработки жидких радиоактивных отходов, а также электромонтажный участок, позволяющий исключить привлечение частных и малых предприятий, не входящих в ОСК, при исполнении работ в рамках гособоронзаказа и по линии других заказчиков. Ведется работа со школами, средними и высшими учебными

заведениями по привлечению на завод молодых специалистов. За счет предприятия выполнен ремонт кровли производственных и офисных зданий, кроме самого большого блока цехов А. Ведутся работы по созданию теплового контура – меняются окна, выполняется косметический ремонт. Разрабатывается проект ограждения завода по всему периметру.

Несмотря на положительные результаты производственной и хозяйственной деятельности завода, из-за отсутствия второго дока, рваной загрузки и несвоевременной оплаты заказчиком выполненных работ остаются проблемы, связанные с задержкой заработной платы и возвратом займом ОСК.

В третьем квартале 2016 года инвестиционным комитетом ОСК запланировано рассмотрение инвестиционной программы развития завода на период 2016-2020 годов. Основное обозначенное в ней мероприятие заключается в передислокации, раскреплении и вводе в эксплуатацию в акватории завода в 2017 году второго плавучего дока. Наличие второго дока позволит создать на базе 10-го ордена Трудового Красного Знамени судоремонтного завода современное специализированное доковое производство для обеспечения выполнения работ по доковому ремонту и сервисному обслуживанию и утилизации подлодок, кораблей и судов как в рамках гособоронзаказа, так и по результатам конкурсных процедур в части номенклатуры Росатома, Атомфлота, предприятий нефтегазового комплекса и других потенциальных заказчиков. Это позволит обеспечить загрузку предприятия по самым разным направлениям.

Еще одно преимущество: географическое расположение завода в непосредственной близости от Баренцева моря и Северного Ледовитого океана открывает перспективы привлечения дочернего зависимого общества ОСК в Северо-Западном регионе при создании Кольской опорной зоны для обеспечения социально-экономического развития Арктики и морского арктического пути.

В июле 2016 года 10-ый ордена Трудового Красного Знамени судоремонтный завод стал представителем Союза машиностроителей России в Мурманском регионе. Мурманское отделение Союза машиностроителей России не функционировало более пяти лет и в рейтинге союза находилось на последних местах.

На базе предприятия реорганизовано и приступило к общественной деятельности Мурманское отделение союза нового состава. Его председателем назначен Евгений Зудин. Кроме того, завод стал членом общероссийского отраслевого объединения работодателей Союза машиностроителей России.

Таким образом, благодаря вовремя принятому правильному решению и возрождению 10-го ордена Трудового Красного Знамени судоремонтного завода,



смене руководящего состава и назначению молодого опытного генерального директора за сравнительно короткий срок завод-банкрот превратился в развивающееся предприятие военного и гражданского судоремонта. Это первый, но не самый трудный этап возрождения. Руководству завода совместно с профильными департаментами ОСК в нынешних условиях дефицита бюджета еще предстоит решить проблемные вопросы, касающиеся включения завода в федеральные целевые программы, и обеспечить исполнение инвестиционной программы развития предприятия в 2016-2020 годах.

Слаженный трудовой коллектив завода, умеющий и желающий работать в новых реалиях, намерен окончательно вернуть былую славу орденосному предприятию и поднять престиж работы в судоремонтной отрасли Северо-Западного региона России.