

# ДЛЯ ПОЛЬЗЫ РОССИЙСКОЙ

&

**Пролетарский завод – одно из старейших судостроительных предприятий России. Отметив в прошлом году свое 185-летие, в 2012-м он пережил серьезные преобразования. Однако теперь есть уверенность, что предприятие будет жить долго, оставаясь надежным звеном судостроительной отрасли.**

**ПОЛИНА КРИВСКАЯ**, директор музея  
**ОЛЕСЯ ГУДЗЕНКО**, специалист службы маркетинга  
ОАО «Пролетарский завод»



**Живитель  
российских  
мануфактур**

04  
2012

В истории ОАО «Пролетарский завод», как в зеркале, отражена индустриальная история Российского государства.

Пущенный в 1826 г. в Санкт-Петербурге как Александровский литейный завод, он в течение первых десяти лет зарекомендовал себя «живителем российских мануфактур», поставляя оборудование и паровые машины для многих промышленных заведений и мануфактур Санкт-Петербурга. В эти годы завод представлял собой поистине уникальный производственный комплекс с мощным литейным цехом и целым рядом мастерских, оснащенных первоклассным оборудованием, в которых выполнялись заказы для военного и морского ведомств, выпускались питейные меры, гири, безмены для Министерства финансов.

В центре завода располагалась судостроительная верфь, со стапелей которой сходили первые российские пароходы. С 1826 по 1837 год было построено 17 пароходов общей мощностью 990 л.с., а также ряд судов специального назначения:

паромные пароходы с ледопильными механизмами, землечерпательные машины. Одно из первых судов, построенных для морского плавания, называлось «Наследник Александр». Пароход «Нева» впервые в отечественной истории паростроения совершил переход из Балтийского моря в Черное. А «Петр Великий», построенный по заказу акционерного общества паромных пароходов в 1836 г., был не только первым российским пароходом, корпус которого был полностью сделан из металла, но и оснащен уникальным ледокольно-пильным механизмом. Сегодня на предприятии гордятся, пожалуй, более всего тем, что завод стоял у истоков создания отечественного подводного судостроения.

## Колыбель подводного кораблестроения

В 1834 г. на верфи Александровского завода по проекту генерал-адъютанта К.А. Шильдера была построена первая российская металлическая подводная лодка водоизмещением 16,4 т. Примечательно, что лодка являлась первым ракетоносцем и при испытании ее с перископной глубины были произведены первые в мировой исто-

рии ракетные пуски. Позже, в 1867 году, в мастерских Александровского завода была построена подводная лодка по проекту военного инженера О.Б. Герна, приводимая в движение с помощью единого двигателя, работающего в надводном положении как паровая машина, а на глубине – при помощи сжатого воздуха. Безусловно, эти суда сыграли значительную роль в становлении и развитии отечественного подводного флота.

## Участник строительства Северной столицы

Прославились александровцы и выпуском уникальной гражданской продукции. Завод, являясь казенным предприятием, принимал самое активное участие в постройке целого ряда известных в Санкт-Петербурге и его пригородах архитектурных сооружений, театров, соборов и дворцов, в том числе в строительстве Троицкого, Смольного и Преображенского соборов. Здесь создавались конструкции и декор для арки Главного штаба, Московских и Нарвских триумфальных ворот, многих чугунных мостов города. Огромную работу осуществили александровцы для главной царской резиденции Санкт-Петербурга – Зимнего дворца после пожара 1837 г. И сегодняшняя крыша Эрмитажа частично лежит на перекрытиях, созданных на Александровском заводе в те далекие годы..

## Первый в паровозостроении

Слово «первый» применимо ко многим образцам продукции предприятия. Так, в цехах Александровского завода впервые в России наладили выпуск паровозов.

В 1843 году с началом строительства первой российской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Москва завод перешел в ведомство путей сообщения и был переименован в Александровский механический. В 1845 году здесь был построен первый российский магистральный паровоз.

Уже к 1849 году завод выпустил для Санкт-Петербургской московской железной дороги 42 пассажир-

ских и 120 товарных паровозов, 70 пассажирских, около 2000 товарных вагонов и 580 платформ. К открытию железной дороги между двумя столицами, состоявшемуся 1 ноября 1851 года, условия контракта были полностью выполнены.

С 1868 года завод был переведен в ведение Главного общества Российских железных дорог. В этот период были разработаны и освоены конструкции целого ряда новых локомотивов (серий Е, З, Ж, К, Н). В общей сложности за эти годы было построено более 368 паровозов.

К 1890-м годам, когда железнодорожный бум достиг своего апогея, Александровский завод становится основным паровозоремонтным предприятием Северо-Запада, при котором действовала уникальная паровозная лаборатория Института путей сообщения.

В послереволюционные годы завод развивал свою паровозоремонтную специализацию. С ноября 1922 года переименован в Пролетарский паровозоремонтный завод.

### Ленинградский тепловозостроительный

В 1959 г. постановлением Совета Министров СССР № 639 Пролетарский паровозоремонтный завод переводится на выпуск тепловозов с гидромеханической передачей. В эти годы он называется Ленинградским тепловозостроительным заводом (ЛТЗ).

В течение трех лет предприятие построило и передало Октябрьской железной дороге 176 секций тепловозов ТГ-102. В 1964 г. на выставке железнодорожной техники в Москве тепловоз с маркой ЛТЗ получил высокую оценку руководства страны. К этому времени старинный завод приобрел все черты передового машиностроительного предприятия.

### Уникальное предприятие по производству судового оборудования

В 60-е годы отечественный флот уверенно выходит на океанские просторы. Его создание требует новых уникальных судовых машин с



ОБРАБАТЫВАЮЩИЙ ЦЕНТР DMU НА ПРОИЗВОДСТВЕ

приближением их производства непосредственно к судостроительным заводам и проектным организациям, многие из которых находились в Северо-Западном регионе. На тот момент более других отвечал поставленным перед судостроителями задачам Ленинградский тепловозостроительный завод.

В соответствии с постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 13 сентября 1963 года он переводится на выпуск судовых механизмов. К середине 1970-х годов предприятие, в состав которого вошли Пролетарский завод, Центральный научно-исследовательский институт судового машиностроения (ЦНИИ СМ) и завод «Экономайзер», становится крупным научно-производственным объединением.

В 1992 году НПО «Пролетарский завод» было преобразовано в ОАО «Пролетарский завод», оставаясь при этом одним из немногих уникальных предприятий судостроительной промышленности, сохранивших структурную целостность и профиль производства.

Почти полвека здесь создаются и обрабатываются редкостные об-

разцы уникальной морской техники: аэрофинишеры взлетно-посадочных комплексов, манипуляторные устройства для подводных работ, устройства передачи сухих и жидких грузов в море на ходу, комплексы устройств хранения, подачи и транспортировки вертолета для кораблей и судов различного назначения, судовые движители и средства активного управления судами, рулевые машины, успокоители качки, судовые грузоподъемные механизмы, палубные механизмы, изделия систем гидравлики, оборудование водоподготовки, судовая энергетика.

В наши дни Пролетарский завод выпускает корабельные механизмы, системы и комплексы новых модификаций, в том числе не имеющие аналогов в отечественной практике. Судовое оборудование предприятия поставляется для российских военных и гражданских судов, включая авианесущие крейсера, атомные подводные ракетноносцы, супертанкеры. Существенен и портфель экспортных заказов для ВМС Индии и Китая, поставки которым осуществляются при участии ОАО «Рособоронэкспорт».



АЭРОФИНИШЕР НА ИСПЫТАТЕЛЬНОМ СТЕНДЕ

## Новое направление – энергетическое машиностроение

Еще в период образования научно-производственного объединения, с присоединением завода «Экономайзер», предприятие обрело новую специализацию – энергомашиностроение. Номенклатура выпускаемых заводом изделий расширилась за счет производства газо- и паротурбогенераторов, электро- и турбонасосов для кораблей, судов, подводных лодок, а также для объектов большой и малой энергетики.

Наличие собственного Специального конструкторского бюро энергетического машиностроения и хорошо оснащенной производственной базы позволяет выпускать современную и высокотехнологичную продукцию для многих энергетических объектов России и зарубежья. Сегодня совершенствуются разработки для питательных насосов, расширяется ассортимент продукции. Предприятие ведет активную работу по разработке и поставке оборудования на атомные электростанции, а также для объектов нефтяной и газовой промышленности.

## С уверенностью в будущее

Минувший год был для Пролетарского завода не только юбилейным, но и годом немаловажных преобразований. С конца 2008 года предприятие испытывало финансовые сложности вследствие кредитор-

ских задолженностей и к концу 2011 года находилось на грани банкротства. Разрешению сложившейся сложной ситуации способствовало решение Правительства РФ о передаче контрольного пакета акций уставного капитала завода в ОАО «Западный центр судостроения», являющееся дочерним субхолдингом ОАО «ОСК». Это решение озвучил В.В. Путин, лично посетивший предприятие в октябре прошедшего года.

На сегодняшний день ОСК объединило лучшие судостроительные, судоремонтные предприятия и проектные бюро России. Приобретение корпорацией контрольного пакета акций Пролетарского завода не только позволило сохранить уникальное предприятие, но и открыло для него новые возможности.

Завод вошел в единую корпоративную цепочку предприятий, а по-новому выстраиваемый диалог с ведущими судовладельцами и проектными бюро, входящими в корпорацию, поможет создавать современный конкурентный продукт.

В последнее время количество контрактов увеличилось в три раза. Стабильный портфель заказов позволяет предприятию успешно функционировать и продолжать работу по внедрению инновационных программ.

Ведется продуманная реорганизация инфраструктуры предприятия, вводится новая схема управления. Например, в производственной сфере в начале этого года различные цеха и участки были объединены по

профилю деятельности в комплексы судового машиностроения, энергетического машиностроения, заготовительного производства. Первые положительные результаты работы этого года подтвердили, что система жизнеспособна и позволяет более четко и продуктивно выстроить и скоординировать работу производственных подразделений.

Неустанно ведется работа по обновлению станочного парка, оптимизации технологических процессов и повышению производительности труда. За последнее время были введены в строй более 40 единиц новейшего оборудования. Например, приобретены современные универсальные обрабатывающие центры, в том числе и зарубежных фирм – DMU, Mazak, Verenger. Закупается новое лабораторное оборудование и высокопрочный режущий инструмент.

С улучшением общей ситуации на заводе возобновилась работа в сфере кадровой политики по повышению квалификации работающих на предприятии специалистов и целевой подготовке молодежи в профильных учебных заведениях. Методично проводится регулирование заработной платы трудящихся.

На предприятии уверены, что предпринимаемые усилия руководства и коллектива позволят ОАО «Пролетарский завод» не только оставаться в ряду надежных партнеров для заказчиков, но и стать важным звеном в системе Объединенной судостроительной корпорации. **МФ**