

Завод своей мечты строит красноярский инженер.



ЭТОТ ПРОЕКТ СКОРЕЕ НАПОМИНАЕТ МЕЧТУ, ЧЕМ РЕАЛЬНЫЙ БИЗНЕС-ПЛАН: ОСВЕЩЁННЫЕ СОЛНЦЕМ ЦЕХА НА ЖИВОПИСНОМ ХОЛМЕ, СТЕРИЛЬНАЯ ЧИСТОТА, СВЕРХТОЧНЫЕ МАШИНЫ И РАБОЧИЕ, КОТОРЫЕ НЕ СТУЧАТ МОЛОТКАМИ, А ПИШУТ КОМПЬЮТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ. АВТОР ИДЕИ - ИНЖЕНЕР ДМИТРИЙ САЛОВ - УВЕРЯЕТ, ЧТО ВСЁ ЭТО БОЛЕЕ ЧЕМ РЕАЛЬНО. ЕГО ПРОЕКТ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ СТАНЕТ ОДНИМ ИЗ ЭКСПОНЕНТОВ КЭФ-2016.

ПРОИЗВОДСТВО В ГАРАЖЕ

- Дмитрий, сейчас непростое в экономическом смысле время, а вы строите завод. Может быть, проще дожидаться лучшего момента для реализации проекта?

- Времена всегда сложные, а откладывать строительство мы не можем. Оно уже начато, и всё идёт по графику, расписанному на 10-15 лет вперёд. Причём ввязались мы в этот проект настолько нагло, что, думаю, у нас всё получится.

- Но, как я понимаю, вы не совсем с нуля начинаете? Как вообще возникла идея с заводом?

- В 2010 году, после остановки завода КрасТяжМаш, где я работал техническим директором, мы собрались небольшим коллективом. Посидели, подумали, как нам дальше быть. Решили, что хотим продолжать работать, создавать тяжёлые машины, станки. Так возникло ОКБ «Микрон». В 2014 году мы уже вышли на окупаемость.

ДОСЬЕ

Дмитрий САЛОВ.

Родился в 1976 году, вырос в подмосковном Жуковском в семье авиаконструктора. С детства увлёкся инженерией. В 90-е годы, чтобы зарабатывать, занимался разными инженерными проектами. С 2004 года в Красноярске, технический директор завода КрасТяжМаш, с 2010 года занимает аналогичную должность в ОКБ «Микрон».

- А что вообще производите?

- У нас на самом деле не самые простые технологии, мы берёмся за достаточно сложные вещи. В том числе работаем с титаном и титановой сваркой, жаропрочными и алюминиевыми сплавами. Основная номенклатура - запасные части для оборудования химической металлургии и шахтный транспорт.

Есть, например, задвижки из нержавеющей стали для магистралей, работающих в серной кислоте при высокой температуре. Немного кто работает с такого класса изделиями. А мы поставляем их уже три или четыре года. На самом деле берёмся за всё, хотя загрузка и сейчас очень большая.

ИННОВАЦИИ НА ДЕЛЕ

- Для «Норникеля» изготавливаем шахтные вагонетки собственной разработки. Они по ресурсу работы значительно лучше аналогов и на полкуба вместительней. Ещё одно отличие этой вагонетки - она ремонтируется внизу без сварки, все узлы модульно разбираются. Стенки просчитаны так, чтобы не налипла порода. В общем, много интересных идей. То, что мы делаем, не то же самое, что делают все остальные, поэтому нам не очень сложно на рынке конкурировать.

К тому же сказывается тот факт, что в технологии многие предприятия в 2000-е годы почти не вкладывались. Реально есть шахты, где ничего не менялось с 1930-х годов. Мы приехали на одно предприятие, на второе, подсказали какие-то решения, изготовили железку, посмотрели, как она ра-



... и строит современный завод.

ботает в течение полугода, начали серийное производство. Сейчас нас уже зовут: «Приезжайте, у нас такая-то проблема».

- Как часто получается изобрести что-то действительно принципиально новое?

- Иногда у нас бывают интересные находки. Недавно разработали новый метод разгрузки вагонеток опрокидыванием - такой комплекс боковой разгрузки, где нет никаких механизмов. По экономичности это решение в 2 раза дешевле отечественного кругового опрокидывателя, при этом работает в несколько раз быстрее, также она намного дешевле канадской донной разгрузки. Правда, идея настолько простая, что защитить её будет сложно, сейчас мы занимаемся её патентованием.

- Если у вашего предприятия так всё хорошо, почему же тогда не оставить всё как есть?



Сегодня предприятие ютится в арендованном гараже...

- Всё, что производим, делаем в бывшем гараже, где сейчас располагается наш цех. Не спрашивайте, как у нас это получается, просто с большими железками мы работать умеем. 80% того,

что у нас есть, - это советские станки, которые мы просто запустили, и люди на них работают.

Но часть оборудования планомерно модернизируем, ставим на них ЧПУ (числовое программное управление) и уже обучаем молодёжь на них работать. И это совершенно новый технологический процесс, поэтому мы строим новый завод.

600 млн рублей стоит проект нового завода.

ЗАМАНИТЬ МОЛОДЫХ

- Я сам помню, как на тот же КрасТяжМаш очень плохо шла молодёжь. Не потому, что мало платили. А потому, что условия труда были очень тяжёлыми, элементарно было очень темно в цехах. Если работаешь в центре цеха, у тебя до окон 200 метров в одну сторону и 200 - в другую. И вот это ощущение подвала мы попытаемся победить.

Наши новые цеха будут 16 метров шириной и 60-75 длиной, фактически со всех сторон они будут освещены солнечным све-

том, потому что расположены с севера на юг. Я думаю, что молодёжь пойдёт в такие помещения совершенно другого класса. А она нужна, потому что все наши мастера скоро уйдут на пенсию, и мы останемся ни с чем. И такая ситуация везде. Если её не переломить, машиностроение в стране можно уже хоронить.

- Но где взять деньги на строительство? Сколько стоит проект?

- Полностью весь проект мы оцениваем в 600 млн рублей, из которых 200 уже вложили за последние пять лет. Это будет модульное строительство, которое позволяет наращивать промышленную площадку постепенно. Кстати, мы без перерыва производства и будем переезжать. До сих пор так заводы не строили. Обычно проектируют сразу, строят, а потом начинают работать. Но в нашем случае мы себе такую роскошь позволить не можем.

Такие заводы, как КрасТяжМаш, строились под гигантские объёмы заказа, которые сейчас очень сложно обеспечить. Для понимания: там производились шагающие экскаваторы с объёмом ковша до 45 кубометров. Такие машины делались на заводе 2-4 года, затем оборудование весом 3 тыс. тонн перевозилось железнодорожными составами на карьер и там собиралось за год-два. Изначально было запланировано 628 тыс. кв. м производственных площадей. А у нас вся производственная площадка - 8 тыс. Если говорить не о мощностях, не об объёмах, а о технологических возможностях механической обработки и сварки, то

на нашей новой площадке будет технология не хуже той, которой владел КрасТяжМаш. Более того, по точности и сложности многие наши технологии будут выше.

С ВИДОМ НА БУДУЩЕЕ

- Наша идея - тяжёлое машиностроение в очень маленьком пространстве, глубоко модернизированное, то есть когда один станок может делать очень много операций. Это не классический подход, в нашей стране такого точно пока нет. Обусловлен этот подход исключительно экономикой, только так мы получаем приемлемую точку безубыточности для нашего производства. Три наших новых станка заменят 10-15 станков, которые стояли в одном цеху КрасТяжМаша. На этом оборудовании мы вполне сможем, например, производить рабочие колёса для турбин ГЭС диаметром 8-10 метров и весом до 250 тонн. При этом завод проектируется так, чтобы он работал круглосуточно. Мы и здесь, в условиях труда, очень сложных, уже три года работаем в три смены. И это тот фактор, который позволяет такому производству зарабатывать деньги.

- Чтобы выполнять заказы более оперативно?

- Всё очень просто: когда у вас стоит завод с миллионами кубометров строительного объёма, у вас миллионы рублей ежемесячно уходят только на отопление. Когда такой завод работает одну смену четыре дня в неделю, окупить затраты невозможно. Чтобы зарабатывать, надо работать, не останавливаясь вообще ни на день. Вот сейчас у нас фактически три коллектива, которые работают в три смены. Четыре пока не можем потянуть организационно.

- Сколько рабочих мест даст новое предприятие?

- 450. Сейчас у нас работает 120 человек, и до этого года коллектив каждый год удваивался.

- Почему в качестве площадки для нового завода выбрали довольно крутой склон горы?

- Не поверите, не было свободной земли в Емельяновском районе. А место красивое, федеральная трасса рядом. С рельефом есть сложности, но мне кажется, что завод, где люди полжизни проводят - а у меня есть сотрудники, которые по 30 лет на одном предприятии отработали, - должен располагаться так, чтобы на работу каждый день хотелось вернуться. Мы же не только для себя строим, через 15-20 лет это всё нашим детям останется.

Антон АНДРЕЕВ

Фото автора

КСТАТИ

Проектная мощность завода - 4 тыс. тонн высококачественных металлоизделий ежегодно. На эти параметры предприятия намерено выйти в 2020 году.