

ЗАО «ЗАПОРОЖКРАН» СТАНЕТ ЛУЧШИМ КРАНОСТРОИТЕЛЬНЫМ ЗАВОДОМ В ЕВРОПЕ

Коллектив предприятия вместе с новыми владельцами, компанией KCI Konecranes, перестраивает производство и одновременно наращивает объемы выпуска продукции.

Т.Г.Герасимова, главный редактор журнала «Подъемные сооружения. Специальная техника», г. Одесса

В начале октября прошлого года премьер-министр Республики Финляндия Матти Ванханен посетил с однодневным рабочим визитом Киев. Глава финского правительства провел переговоры с председателем Верховной рады Владимиром Литвиным, своим коллегой Юрием Ехануровым, президентом Виктором Ющенко и министром иностранных дел Борисом Тарасюком. Бизнес-делегацию, состоявшую из 30 предпринимателей, возглавлял председатель совета директоров компании KCI Konecranes Стиг Густавсон.

«Финский бизнес интересуется украинским бизнесом и ожидает, что реформы на Украине будут продолжаться, а инвестиционный климат будет улучшаться», — заявил в ходе встреч Матти Ванханен. Уже сегодня некоторые финские компании не только планируют, но и реально переносят часть своего производства в Украину. Так поступила компания KCI Konecranes, которая уже более десяти лет работает в нашей стране. Эта компания является мировым лидером в изготовлении кранов и оказании услуг по техобслуживанию кранов, выпущенных другими производителями. Производственная программа KCI Konecranes включает в себя краны для работы в легком и тяжелом режимах, для работы на промышленных предприятиях и верфях, специальные порталные краны для перегрузки навалочных грузов и контейнеров, ричстакеры и вилочные погрузчики. В 2004 году общий объем продаж группы предприятий компании, расположенных в 35 странах, составил 728 млн. евро. Число работающих в группе предприятий составляет 5800 человек.

В 2005 г. KCI Konecranes выкупила предприятие «Запорожкран» и, по словам Стига Густавсона, в ближайшие годы намерена инвестировать в это предприятие около 100 млн. грн. Согласно плану KCI Konecranes, Запорожкран должен стать европейским центром компании, обеспечивающим нужды не только украинского, но и центрально- и восточноевропейского рынков. Таким образом, запорожское предприятие станет частью мировой сети финской компании. К этому событию украинский и финский партнеры шли более 10 лет...

НАЧАЛО СОТРУДНИЧЕСТВА

Слово «впервые» для Запорожского завода тяжелого краностроения — это, в общем-то, принцип работы. За почти 80-летнюю историю своего предприятия запорожским машиностроителям много раз приходилось быть первопроходцами.

В 60-е годы прошлого столетия, в период массового индустриального строительства в СССР запорожцы первыми в стране освоили производство уникальных мостовых кранов грузоподъемностью 100/20 и 125/20 тонн пролетом 52 метра, специальных козловых кранов грузоподъемностью свыше 200 тонн. Однобалочные мостовые краны большой грузоподъемности взамен традиционных двубалочных также впервые освоены на Запорожкране. Это поколение кранов, имеющее меньшую металлоемкость и высокую монтажную заводскую готовность, позволило существенно уменьшить капитальные затраты на стройках энергетики, более чем в два раза сократить сроки и стоимость монтажа. В конце 60-х — начале 70-х годов впервые в стране были спроектированы и выведены на серийный выпуск мостовые однобалочные краны грузоподъемностью 50/10 тонн. Были изготовлены сложные металлоконструкции для расширения проезжей части плотины и моста через шлюзы ДнепроГЭСа. При их изготовлении совместно с институтом электросварки им. Патона была отработана уникальная технология сварки высокопрочных легированных сталей, новые методы контроля сварных соединений, изготовление блоков с высокой монтажной готовностью.

Начинавшийся в 1928 г. как Центральные механические мастерские для ДнепроГЭСа, который строился в те годы, завод со временем стал самым мощным в системе Минэнерго СССР. Практически все знаменитые советские стройки-гиганты были оснащены кранами, сделанными на Запорожском энергомеханическом заводе (так предприятие называлось с 1977-го до 1999 г.): АвтоВАЗ и Камаз, Атоммаш и БМ, Нурекская и Нижне-Камская ГЭС. В 50 странах мира трудятся более 10 тысяч запорожских грузоподъемных кранов, в том числе краны с уникальными техническими параметрами: грузоподъемностью до 710 тонн, пролетом до 80 метров, высотой подъема до 82 метров. А вообще благодаря своим производственным мощностям завод способен изготавливать любые краны, с параметрами и характеристиками, которые требуются заказчику.

Первый в нашей стране опыт плодотворного сотрудничества украинских краностроителей с одним из ведущих мировых производителей крановой техники компанией KCI Konecranes — это тоже заслуга запорожцев.

А зародилось это сотрудничество в начале 90-х годов, когда финская компания KCI Konecranes начала поставлять в Ильичевский морской торговый порт свое оборудование. Ильичевские портовики приобрели на свой контейнерный терминал два мощных причальных перегружателя. В те же годы появилась идея изготовления металлоконструкций для кранов KCI Konecranes на одном из украинских заводов. Для этих целей был выбран Запорожский энергомеханический завод.

Специалисты KCI Konescranes передали украинским машиностроителям свои технологии, под их контролем появился первый совместный тыловой контейнерный перегружатель. Он и сегодня ударно трудится в порту, на нем написаны названия всех троих партнеров: Ильичевского морского торгового порта, KCI Konescranes, ЗЭМЗ. Всего же в Ильичевске на этом терминале работают два причальных и пять тыловых контейнерных перегружателей того же производства, в настоящий момент монтируется шестой. Металлоконструкции тыловых перегружателей изготовлены в Запорожье. Как, впрочем, и знаменитых порталных кранов серии «Марк», которые уже отлично зарекомендовали себя в морских портах Украины. В Мариупольском порту трудятся четыре крана «Марк-40» и два «Марк-45», идет монтаж очередного «Марк-40». Одесский морской торговый порт приобрел два «Марка», один из которых — «Марк-45» — в конце декабря 2005 г. был пущен в эксплуатацию, второй вот-вот войдет в строй.

Еще об один кран — «Марк-25» — перед самым Новым годом была разбита бутылка шампанского в Ильичевском порту. Проектирование кранов серии «Марк» ведет компания «Конекрейнс Украина». В настоящее время ЗАО «Запорожжкран» строит 11-й порталный кран из серии «Марк».

Логическим продолжением долгосрочного сотрудничества с Ильичевским морским торговым портом стало подписание в октябре прошлого года соглашения между оператором контейнерных перевозок UkrTransKonteiner, KCI Konescranes и ЗАО «Запорожжкран». В рамках этого соглашения KCI Konescranes и ЗАО «Запорожжкран» должны создать технологическое оборудование для нового контейнерного терминала в Ильичевском морском торговом порту, включая контейнерные краны нового поколения (Ship to Shore cranes container), работающие по технологической схеме «борт судна — берег», и контейнерные краны-перегружатели на рельсовом ходу. Программа развития нового контейнерного терминала предусматривает снижение времени обработки судов и увеличение грузопотоков в порту. Уровень обработки судов будет соответствовать международным стандартам за счет модернизации всего контейнерного оборудования с использованием последних достижений в технологии. Внедряя непрерывный метод обработки судов, портовики смогут привлечь большее число грузоперевозчиков и иметь крупнейший контейнерный терминал в Украине.

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПЕРВЫЕ ИТОГИ

Новые владельцы поставили перед заводчанами амбициозную и трудную задачу: сделать ЗАО «Запорожжкран» лучшим в Европе заводом KCI Konescranes. Основной центр тяжести по производству грузоподъемных кранов и их компонентов переносится на берега Днепра. Этот выбор президент компании KCI Konescranes Пекка Лундмарк объяснил так:

— Мы видим, что в будущем намечается рост рынка сбыта нашей продукции в странах Восточной Европы. Поэтому инвестиции, которые мы сделали в Запорожжкран, очень важны стратегически. Мы хотим развивать этот завод не только для Украины, мы хотим сделать его главным заводом, который обслуживает весь мир. Для этого есть все условия: у ЗАО «Запорожжкран» богатая история и большой опыт производства кранов, завод расположен очень выгодно географически, из Запорожья ведут транспортные пути во все регионы Украины и в Россию. Через здешний порт мы можем поставлять свою продукцию в другие страны, в частности, в США, для которых ЗАО «Запорожжкран» уже начал изготавливать большую партию кранов. Безусловно, в ближайшие годы мы будем значительно обновлять завод, внедрять здесь новейшие технологии и увеличивать объемы производства.

Господин Лундмарк, недавно занявший высокий пост президента компании KCI Konescranes, в середине января вместе с другими руководителями и специалистами фирмы побывал на заводе, осмотрел производственные участки, где уже ведется реконструкция, встретился с рабочими, инженерами и управленцами предприятия. На собрании трудового коллектива были подведены итоги 2005 года начала совместной работы. Как сообщил на собрании генеральный директор ЗАО «Запорожжкран» А. Н. Сакара, объем производства по сравнению с 2004 г. вырос на 25%. И хотя не все запланированное удалось выполнить, но впервые за последние годы предприятие закончило год без убытка, получив 4 млн. грн. прибыли (2004-й год Запорожжкран закончил с убытком 7 млн. грн.). Средняя зарплата по заводу по сравнению с 2004 г. выросла в 1,5 раза.

На этом же собрании выступил вице-президент группы KCI Konescranes, председатель наблюдательного совета ЗАО «Запорожжкран» Антти Ванхатало. Он подвел первые итоги сотрудничества: в новом цехе, где будет установлена линия по производству балок коробчатого сечения, сделан бетонный пол и отремонтирована крыша, работы по проектированию линии для производства балок заканчиваются, скоро будет начато ее строительство; подготовлено новое рабочее место для дробеструйной обработки и окраски крупных узлов, привезена из Франции и установлена покрасочная камера, куплена также дробеструйная установка; приобретен 21 эффективный сварочный аппарат; установлен воздушный компрессор «Atlas Copco». И все же самым главным достижением господин Ванхатало считает не денежные инвестиции, а то, что удалось прервать многолетний убыточный путь предприятия. На 2006 г. бюджет поставок запланирован в размере 90 млн. грн., но уже на сегодняшний день зарегистрированы заказы на суммы свыше 50 млн. грн., можно также рассчитывать на получение заказов от концерна KCI Konescranes на оставшуюся сумму. «Сегодня главная наша проблема заключается не в продаже, а в изготовлении — удастся ли нам выпустить с завода все заказанные краны в срок?» — подытожил свое выступление вице-президент KCI Konescranes.

Руководители финской компании ознакомились с проектом генерального плана развития завода, который представил на совещании владельцев и руководителей ЗАО «Запорожжкран» технический директор предприятия В.В. Георгиевский. Он подчеркнул, что план отражает видение путей развития завода специалистами предприятия и является общей схемой. В дальнейшем после согласования со специалистами KCI Konescranes, необходимо будет более детально проработать план, расставить приоритеты по участкам и цехам.

Какова же позиция специалистов предприятия? Об этом нам подробно рассказал член наблюдательного совета В.И. Коляда — один их тех, кто не просто знает завод как свои пять пальцев, но является неотъемлемой его частицей и,

как сам признается, патриотом Запорожжрана. Владимир Иванович проработал на предприятии 33 года, был здесь и начальником КБ, и главным конструктором, последние годы работал в должности технического директора. Кроме того, В.И.Коляда — основной «виновник» долголетнего украинско-финского сотрудничества: именно он в начале 90-х годов вместе с тогдашним главным инженером Ильичевского морского торгового порта Г.И. Токманом предложил KCI Конесранес изготавливать металлоконструкции для финских кранов на запорожском предприятии. Сегодня В.И. Коляда возглавляет филиал одесской компании «Конекрейнс Украина» на Запорожжране.

— Моя задача — оставить завод как машиностроительное предприятие, чтобы он не превратился в завод по производству металлоконструкций, — говорит Владимир Иванович. — И мы постепенно решаем эту нелегкую задачу. Скажем, осваиваем программы проектирования с финскими компонентами. Пока принципиальные решения будут финские, а проект — ЗАО «Запорожжран». В конечном итоге мы будем создавать наш, украинский продукт на современной технической базе. И финны эту идею поддерживают.

Завод освоил полный цикл производства ходовых частей кранов и ходовых тележек, а уже в этом году начинаем собирать грузовые тележки с финскими компонентами. Также я агитирую наших владельцев, чтобы на заводе продолжали делать крановые компоненты (барабаны, блоки и т.п.): у нас большой механический цех, есть уникальные станки. Пока что основная нагрузка — на цех металлоконструкций, имеющий дефицит квалифицированных слесарей-сборщиков, а некоторые другие производства недозагружены. Например, сейчас не полностью востребованы электромонтажники. Но в будущем запланирована организация электромонтажного производства, так что своих специалистов даже будет не хватать. Со временем, когда будет модернизирован механический цех, я надеюсь, больше работы будет у станочников.

Предложения о том, какая реорганизация эффективнее, в основном исходят от нас. Сейчас полным ходом идет работа по созданию новой поточной механизированной линии по производству балок коробчатого сечения. Она будет основана на новых технологиях и принципиально новых подходах к производству. Я вообще считаю, что линия будет тем самым звеном, благодаря которому мы будем «вытаскивать» весь завод по технологиям. Но у нас уже есть поточная механизированная линия по производству балок. Вначале финны хотели ее «похоронить». Мы переубедили их, и теперь на ней производим коробчатые балки для больших машин — контейнерных, угольных, рудных перегружателей. Вот сейчас там делаем мостовые литейные краны грузоподъемностью 225 т, закончили второй перегружатель для Магнитогорского металлургического комбината (презентация первого успешно прошла в Магнитогорске осенью прошлого года).

За годы нашего сотрудничества финны многому нас научили. В частности, заботиться о товарном виде продукции и защите от коррозии. Специально учили наших маляров. Мы купили установку безвоздушного распыления краски, начали, как положено, мерить каждый слой покрытия, выдерживать режимы. Сегодня наши металлоконструкции по всем позициям не хуже финских по качеству.

Мы побывали в цехе, где монтируется новая поточная линия, о которой упоминал Владимир Иванович. Раньше это было другое производство, а совсем скоро здесь будет первый участок, где все — от новейших технологий производства и оборудования до стеклопакетов и бытовок — будет выдержано по стандартам KCI Конесранес. Здесь уже залили новый пол из фибробетона, отремонтировали крышу, делают разводку электрики, газа, сжатого воздуха, также будет установлено энергосберегающее инфракрасное отопление. Постоянную температуру в цехе будут обеспечивать теплогенераторы. Фактически эта поточная линия с полным производственным циклом — от раскроя металла до окраски готовой продукции — станет своеобразным заводом в заводе.

О том, какие еще проблемы придется решать, мы попросили рассказать генерального директора ЗАО «Запорожжран» А.Н. Сакару.

— Александр Николаевич, прошел год, как Вы стали генеральным директором ЗАО «Запорожжран». Каким Вы видите развитие завода?

— Сейчас мы занимаемся тем, что вместе с новыми владельцами — KCI Конесранес — выстраиваем стратегию развития завода. Цель у нас довольно большая — стать самым лучшим предприятием в Европе. Но эту цель надо оформить в какой-то план действий. И мы этот план сейчас составляем.

А вот то, над чем надо трудиться уже сейчас, это осваивать наши рынки. В Европу без KCI Конесранес мы не попадаем, только она может нас туда втянуть. А наш рынок — это Россия и Украина. Так как мы имеем отношение к KCI Конесранес, то должны предлагать на наших рынках грузоподъемную технику, которая соответствует современному мировому уровню. В этом наша специфика. Я знаю, что нам будут говорить, дескать, эта техника дороже. Я готов это услышать и готов объяснять и доказывать, что дороже — это значит лучше.

Но нам придется многое перестраивать, прежде всего, у себя в голове. И это непростая задача. Основной вывод, который я сделал в течение этого года, — то, что человеческий фактор имеет большое значение, особенно в нашем случае. Если бы мы просто взяли завод как территорию и начали здесь что-то новое строить, это был бы один вопрос. Но мы строим на базе того, что есть. Мы стараемся сохранить и персонал, не создавать каких-то социальных проблем. Но чтобы коллектив сохранить, необходимо, чтобы у людей поменялось мышление. Это непростая задача: сохранить людей, дать им новое оборудование и научить работать по-новому.

— Но кто-то ведь может и не захотеть...

— Да практически никто и не захочет. Люди не хотят изменений, потому что это тревожно. Но изменяться необходимо, потому что иначе ты становишься неконкурентоспособным. Так что эта задача не имеет однозначного решения.

С подобными ситуациями мы сталкиваемся на каждом рабочем месте. И вроде ругать людей не за что, они просто работают так, как работали всегда. Вот и приходится ломать голову, как одновременно и объемы наращивать, и перестраивать производства, и людей переучивать. Я за год своей работы стал понимать, что мы поставили перед собой очень сложные задачи с кучей неизвестных. Что я могу сделать в этой ситуации? Персонально работать с людьми, объясняя им все, как есть. В принципе, это то, чем я 15 лет занимался, руководя компанией «Конекрейнс Украина» в Одессе. Но там было проще. Там мы начинали все с нуля. И если у кого-то из специалистов что-то не получалось, мы расставались без обид. Тут более сложная ситуация, тут люди уже есть, они работают на заводе много лет, привыкли к своему коллективу, производственному ритму, производственным отношениям. Поэтому-то и приходится работать индивидуально с каждым. Конечно, сдвиги уже ощущаются: те, кого удалось «переколдовать» в нужном направлении, теперь уже помогают, сами оказывают влияние на других людей. У тех, кто подготовлен к работе в новых условиях, производительность во много раз больше, чем у тех, кто тоже так может, но еще не научился. Для вторых еще предстоит найти мотивацию.

Представьте себе владельца ресторана, в котором надо одновременно сделать ремонт, поменять на кухне все меню и принять как можно больше посетителей. Примерно такую задачу мне приходится решать. Это очень тяжело. Если бы все не происходило одновременно, у нас результат был бы, конечно, лучше. Понятно, что через 10 лет мы скажем себе: да, это было правильное решение — все делать одновременно. Но эти 10 лет будут очень сложными, потому что мы постоянно сами себе наступаем на шнурки. Там, где мы сегодня делаем новую поточную линию, вчера ведь было какое-то производство, очень необходимое для завода, работавшего в нормальном ритме. И теперь надо хорошенько поломать голову, чтобы придумать, как уплотниться, что куда перенести.

— При этом вы уже начали выполнять серьезные заказы KCI Конесранес, в частности, изготовление металлоконструкций 29 кранов для одного из американских портов.

— Да, мы уже приступили к этому заказу KCI Конесранес для AP Moller — знаменитой компании, занимающейся контейнерными перевозками. Необходимо сделать эти краны за полгода. При этом завод ведь будет заниматься не только этой работой, это всего лишь 30% всей загрузки предприятия. И все же я уверен в нашем качестве, ведь еще будучи генеральным директором «Конекрейнс Украина», я заказывал на Запорожкране металлоконструкции. Кроме того, мы делаем также крупные литейные краны для российских металлургических комбинатов в Таганроге, Магнитогорске, Новокузнецке. Делаем грейферный перегружатель, уже второй, для Магнитогорска, пять контейнерных перегружателей на пневмоходу для порта Констанца. Это очень интересная продукция и для наших портов. В Украине их еще никто не видел и ими не пользовался, а это вещь, которая уже лет 10 максимально популярна среди тех, кто занимается контейнерными перевозками. Это полностью электрический кран, в нем нет никакой гидравлики. Кран способен изменять направление движения с любым радиусом кривизны и под прямым углом. Там много интересных ноу-хау KCI Конесранес. Эти краны мы уже будем делать «под ключ» в сотрудничестве с компанией «Конекрейнс Украина».

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

— Какой бренд теперь будет у продукции, произведенной в Запорожье, — ЗАО «Запорожкран» или KCI Конесранес?

— KCI Конесранес — это бренд, известный во всем мире. «Запорожкран» — тоже очень известный бренд. И оба эти бренда будут жить своей жизнью. На самом деле, у нас целая корпорация, два-три десятка брендов. Автомобили могут ведь быть не только черного цвета, но и других цветов...

(Из интервью президента KCI Конесранес Пекка Лундмарка журналу «Подъемные сооружения. Специальная техника»).

Т.Г.Герасимова

[«Подъемные сооружения. Специальная техника», 2006, № 2.](#)

На главную страницу
[Конекрейнс Украина](#)