

Прогноз ремонтно-технического обслуживания флота Дальневосточного бассейна

Канд. экон. наук Б.С. КОЗЫЧЕВ – Дальневосточный институт рыбной промышленности и хозяйства

Объемы производства судоремонтных заводов (СРЗ) длительное время планировались обычными для советской промышленности методами: темпы прироста прогрессировали год от года без учета действительных нужд обслуживаемого флота. В результате планы были столь высокими, что для их выполнения необходимо было не только напрячь все силы, но и проявить "социалистическую предприимчивость" – делать главным образом несложные работы, и не обращать должного внимания на неотложные, но менее валоёмкие потребности судов даже своего ведомства.

Трудоемкость таких работ умножали на заводскую стоимость сметного часа, учитывающую не только их собственную стоимость, но и все издержки завода. Прибыль доставалась легко, но обратной стороной медали было раздувание базы последующего планирования и образование диспропорций между производственными возможностями и потребностью в них.

Завод не был заинтересован в сокращении времени ремонта судов. Напротив, каждые лишние сутки их стоянки у причалов – это дополнительное поступление в его казну платы, учитывающей, как и стоимость сметного часа, все заводские издержки.

Не этим ли объясняется парадокс недавнего времени: заводы забиты судами, на которых его рабочие не появляются многие месяцы, и при этом имеет место "дефицит" судоремонтных мощностей? Нынешнее положение большинства СРЗ, без услуг которых судовладельцы получившие экономическую самостоятельность, легко обходятся, подтверждает правильность этих предположений.

Разработанные судовладельцами "Положения о заводском ремонте судов", очевидно, согласованные с заводами, нисколько не способствуют мобилизации последних на сокращение продолжительности ремонта, так как предусматривают планирование его продолжительности пропорционально объемам заявленных работ.

Стремясь до максимума увеличить эксплуатационный период судов, их хозяева создают свои миниатюрные ремонтные предприятия – базы технического обслуживания судов без вывода из эксплуатации. Располагаются эти предприятия часто на территории существующих СРЗ, как правило, на списанных судах. Создаваемая на них производственная инфраструктура не отвечает современным требованиям. Большую часть своих объемов производства такие предприятия выполняют на ремонтирующихся на заводе судах по указанию судовладельцев или по собственной инициативе за счет работ, до которых у завода не доходят руки из-за недостатков в планировании, снабжении и организации труда.

При необходимости выполнения в рейсах неотложных ремонтно-профилактических работ направляемые на суда так называемые судовые ремонтные бригады (из работников БТО или резерва плавсостава) хотя и финансируются из средств на судоремонт, временно как бы просто увеличивают численность экипажа.

Получается, что на судне, находящемся в эксплуатации, силами баз технического обслуживания, судовых ремонтных бригад и экипажей производится только неотложные или грозящие безопасности плавания ремонтно-профилактические работы. Остальные откладываются (особенно на флоте рыб-

ной промышленности) до очередного заводского ремонта и частично выполняются этими же исполнителями с широким привлечением резерва плавсостава параллельно заводским работам.

Очевидно, что основными причинами недостатков в организации ремонтно-технического обслуживания судов и больших их ремонтных простоев является незаинтересованность СРЗ в сокращении времени ремонта и развитие их производственной базы под потребность, определяющуюся неполно, без учета всех факторов и тенденций ее формирования, с малым упреждением.

Сопоставление фактически выполняемых объемов ремонтно-технического обслуживания флота бассейна с перспективными его потребностями, выявленными нами с помощью полученных экономико-математических зависимостей от определяющих факторов и распределенными с учетом возможности удовлетворения в минимальные сроки, показывает следующее.

Существующие судоремонтные заводы способны удовлетворить перспективную потребность флота бассейна в работах заводского характера, агрегатном ремонте и работах нулевого этапа, если привести производство в соответствие с номенклатурой предстоящих работ.

Агрегатный ремонт и работы нулевого этапа следует организовывать именно на имеющихся мощностях. Их объем невелик. Заводы заинтересованы в них как для обеспечения ремонтируемых судов, так и для восполнения переменной загрузки соответствующих своих производственных подразделений.

Судоремонтные предприятия способны и далее выполнять техническое обслуживание флота в значительном объеме, особенно в тех портах, где они расположены, что и следует широко практиковать.

В портах, где нет судоремонтных предприятий, необходимо создавать оперативные производственные подразделения для технического обслуживания заходящих судов.

Успешному выполнению потребных объемов ремонтно-технического обслуживания с минимальным временем ремонта судов будут способствовать:

- обеспечение безопасности стоянок и жизнедеятельности судов при их обслуживании без вывода из эксплуатации (буксировка, энергопитание от посторонних источников и т.п.*);

- совершенствование планирования и организации этих работ; см. СТП 201.030-78 "ГТО транспортных судов", где регламентированы взаимные обязанности судовладельцев и ремонтных предприятий);

- широкое внедрение гарантированного технического об-

служивания судов и их непрерывного квалификационного освидетельствования;

- организация работ при необходимости в две и три смены, выходные и праздничные дни;

- укомплектованность ремонтных предприятий достаточным количеством соответствующим образом оформленных высококвалифицированных универсальных специалистов для выполнения работ в рейсах;

- широкое привлечение к ремонтно-техническому обслуживанию моряков, особенно их резерва;

- обучение моряков и судоремонтников смежным профессиям;

- всемерная рационализация технической эксплуатации и ремонтно-технического обслуживания судов: совершенствование технологии работ, механизация и химизация их, улучшение их материально-технической подготовки и обеспечения;

- обеспечение возможности выполнения работ, не определяющих продолжительность ремонта, на заводе, а не во время плавания судна.

Совершенствование и организация ремонтно-технического обслуживания флота таким образом позволят в кратчайшие сроки и с наименьшими народнохозяйственными издержками обеспечить потребность в нем; более чем на 25 % снизить его себестоимость при повышении качества; более чем в два раза на транспортном флоте и три – рыбопромысловом сократить продолжительность ремонта судов; получить более 350 млрд руб. годового народнохозяйственного эффекта (за счет снижения капитальных вложений в судоремонтные предприятия – 150 млрд, во флот – 6, снижения себестоимости некоторых работ в результате их "выноса" с территории завода – 50, дополнительной прибыли флота от увеличения эксплуатационного периода судов – 150, снижения расходов по содержанию их в ремонте – 1,5 млрд руб.).

Судовладельцам, видимо, следует материально стимулировать судоремонтников за сокращение ремонтного времени судов из полученной в результате этого дополнительной прибыли. Зарубежный судоремонт пока оперативнее, но нельзя же лишать средств существования отечественные предприятия. При достаточном финансировании они найдут возможность обслуживать суда с минимальным временем ремонта, позаботятся об организации необходимых производств и поставок, о развитии производственной инфраструктуры.

Со своей стороны судоремонтным предприятиям необходимо всемерно минимизировать свои издержки, чему может способствовать цеховой арендный подряд, положительный опыт которого накоплен, например, в Дальморепродукте.

За организуемыми на судоремонтных заводах участками навигационного ремонта и цехами гарантированного технического обслуживания – будущее, потому что они могут при необходимости оперативно привлекать к ремонтно-техническому обслуживанию эксплуатирующихся судов трудовые, материальные и производственные ресурсы заводов.

* См. статью Б.С. Козычева в Сб.: Вопросы экономики Дальнего Востока. – Владивосток, ДВНЦ АН СССР, 1974.