

## Саморемонт

Мы рассматривали нормативные материалы, разработанные применительно к базовым ремонтным предприятиям СРЗ, БТО, имевшим и имеющим специализированное оборудование, станки, стенды, судоподъемные средства. Одним словом, отработанный технологический процесс судоремонта.

Но можно ли выполнить ремонтные работы без вывода судна (корабля) из эксплуатации, или проще сказать – произвести ремонт собственными силами, т.е. силами судовладельца или силами членов экипажа (личным составом). Такая необходимость может возникнуть и возникает в настоящее время ввиду отсутствия достаточного финансирования ремонтных работ, производимых береговыми предприятиями из-за возрастающей себестоимости работ на них. Другой причиной является отсутствие в ряде бассейнов судоремонтных предприятий, способных выполнить те или иные работы из-за отсутствия специалистов, отсутствия оборудования, инструмента или приспособлений.

И действительно, некоторые судоремонтные работы можно выполнить непосредственно на судне. Существует ряд работ не требующий высокой квалификации от исполнителей, а некоторым необходим профессиональный подход.

Для поддержания судовых устройств, узлов и механизмов судна в надлежащем техническом состоянии требуется строго выполнять требования правил технической эксплуатации и технических условий по эксплуатации (ТУ) этих устройств, узлов и механизмов. Но согласно тех же ТУ, после определенного срока эксплуатации, наработки необходимо производить плановые ремонтные работы или замену выработанных сменно запасных частей (СЗЧ) механизмов. Поверхность металлических судовых конструкций необходимо содержать в порядке, обеспечив надежную антикоррозионную защиту, так как срок службы, нанесенных лакокрасочных материалов (ЛКМ) ограничен по времени. Под воздействием внешних климатических и механических факторов покрытия разрушаются, и эти разрушения приводят к прогрессирующей коррозии металла. Длительное воздействие коррозии на металл нарушает характеристики конструкций корпуса судна. Самая опасная – водотечность.

Но речь не о том, как бесхозяйственность губит судно, а о необходимости и возможности производить комплекс ремонтных работ силами экипажа без вывода судна из эксплуатации. Кроме очистки, окраски корпуса, палубы, мачт и надстройки, требуется готовить судовые помещения, емкости к предъявлению Регистру, дефектации и ремонту в заводе. Многим механикам и мотористам знакома «моточистка» вспомогателя или главного двигателя. Во время планового ремонта в заводе часть работ, иногда, приходится по различным причинам выполнять членам экипажа. Такое положение дел давно называют – САМОРЕМОНТ.

Если объем таких работ достаточно большой и его не удастся выполнить в рамках должностных инструкций в отведенное рабочее время, тогда судовая администрация (руководители) предлагают личному составу выполнить эти работы в свободное от основной работы и вахт время. Для палубной команды (матросов) это, как правило, очистка от старой краски, ржавчины и окраска палубных механизмов, палубы, фальшборта, грузовые трюмы. Для машинной команды (мотористов и механиков), это моточистка дизелей, сепараторов, компрессоров, окраска машинного отделения, чистка вспомогательного котла, масляных и топливных танков и т.д. и т.п.

Данные работы, конечно, оплачиваются отдельно. А если работы оплачиваются, значит и должны быть пронормированы. В свое время в Дальневосточном пароходстве (ДВМП) в отделе ценообразования СТЭФ были разработаны такие нормы и объединены в Сборнике, с которым мы постараемся познакомиться. Знакомиться будем только с разделом, касающимся судоремонтных работ. Но вам будет интересна и Общая его часть.

Прошу учесть, что данный документ был разработан в 1994-м году и приводится как образец (пример) формирования нормативного документа предприятия, в котором такая необходимость возникает. Кроме того, необходимо учитывать местные условия, наличие и возможность применения современных технологий, инструмента и материалов.

Начало фрагмента -----

## СБОРНИК

норм времени и расценок в рублях для оплаты труда членам судовых экипажей АО «ДВМП» за выполнение погрузо-разгрузочных, судоремонтных и дополнительных работ. Владивосток 1994 г. Департамент морского транспорта АО «ДВМП».

Настоящий сборник содержит нормы времени и расценки для оплаты членам судовых экипажей работ, не входящих в круг их прямых обязанностей, выполняемых в период эксплуатации судна во внеурочное время.

### 1. Общая часть.

1.1. В основу разработки сборника положены следующие материалы:

- технические расчеты;
- фотохронометражные наблюдения;
- приказ Министра морского флота от 08.12.86 г. № 209-пр;
- РД 31.96.219-87 «Временные нормы времени и расценки на судоремонтные работы, выполняемые экипажами судов»;
- сборники норм времени на судоремонтные работы, подготовленные ЮЖНИИМФом для СРЗ ММФ;
- РД 31.93.18.87 «Расценки на погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые экипажами судов»;
- приказ начальника ДВМП № 47 от 13.02.92 г. «О повышающих коэффициентах к расценкам по оплате труда за самовыгрузку, судоремонтные и несвойственные работы».

1.2. Тарификация работ произведена в соответствии с Единым тарифно-квалификационным справочником (ЕТКС) работ и профессий рабочих: выпуском 23, утвержденным постановлением Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам и ВЦСПС от 24 апреля 1985 г. № 109/10-17; выпуском 2, утвержденным постановлением Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам и ВЦСПС от 16 января 1985 г. № 17/2-54, и выпуском 1, утвержденным постановлением Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам и ВЦСПС от 31 января 1985 г. № 31/3-30.

### 2. Организационно-технические условия

2.1. Форма организации труда – индивидуальный, бригадный, коллективный подряд.

2.2. Организация труда и рабочего места при выполнении работ должна отвечать следующим требованиям:

- на рабочем месте должны быть соблюдены санитарно-гигиенические нормы, правила техники безопасности;
- при ремонте судовых технических средств и корпусных конструкций применяются приспособления, оснастка и инструмент, обеспечивающие безопасное и качественное выполнение работ. Работы по их изготовлению оплачиваются отдельно;

- исполнители выполняют работы наиболее рациональным и безопасным методом с наименьшей затратой времени, материалов и энергии;
- одновременно с заданием исполнителям выдается наряд с указанием объема работ и расценки.

### 3. Методические указания

- 3.1. Расценками работ учтено и отдельно не оплачивается время:
- подготовительно-заключительное;
  - на обслуживание рабочего места;
  - на отдых и личные надобности;
  - на такелажные работы, выполняемые при ремонте судовых технических средств;
  - на перемещение деталей, приспособлений и других технических средств в пределах рабочего места;
  - на снятие и установку деталей и узлов при разборке и сборке дизелей и механизмов.
- 3.2. В каждом разделе сборника приведено краткое содержание работ. Отдельные технологические переходы, не оговоренные в содержании работ, но являющиеся неотъемлемой частью данной операции, учтены и особой оплате не подлежат.
- 3.3. Расценки рассчитаны по ведущему разряду работ, независимо от фактического количества исполнителей и выражены в рублях.

## Раздел I. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫЕ РАБОТЫ

Пропустим ----

## Раздел II. ПОДГОТОВКА ГРУЗОВЫХ ПОМЕЩЕНИЙ К ПЕРЕВОЗКЕ ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫХ ГРУЗОВ

Пропустим ----

## Раздел III. СУДОРЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ

### Укрупненные нормы времени и расценки на судоремонтные работы, выполняемые экипажами судов ДВМП (часть I-я)

Укрупненные нормы времени и расценки на судоремонтные работы предназначены для нормирования труда и оплаты за работы, предусмотренные графиками технического обслуживания для выполнения береговыми организациями (СРЗ, БТО), но выполняемые членами судовых экипажей в период эксплуатации во внеурочное время на условиях индивидуального или коллективного подряда.

Указанные нормы времени и расценки применяются также для нормирования и оплаты труда членов судовых экипажей на условиях индивидуального и коллективного подряда при заводском ремонте судов и нормирования труда рабочих судовых ремонтных бригад.

### 1. Организационно-технические условия

- 1.1. Форма организации труда – бригадная или индивидуальная на условиях бригадного или коллективного подряда.

- 1.2. Организация труда и рабочего места при выполнении ремонтных работ должна отвечать следующим требованиям:
- судно должно быть укомплектовано приспособлениями, оснасткой и инструментом, обеспечивающим безопасное выполнение работ;
  - на рабочем месте должны быть соблюдены санитарно-гигиенические нормы, правила техники безопасности в соответствии с действующим законодательством;
  - исполнители должны получить от ответственного руководителя работ инструктаж по выполнению работы наиболее рациональными и безопасным методом с наименьшей затратой времени, материалов и энергии;
  - одновременно с заданием исполнителям должен быть выдан наряд с указанием объема работ, нормы времени и расценки.

## 2. Методические указания

- 2.1. В нормативных таблицах дано штучно-калькуляционное время на всю работу, при этом учтена суммарная трудоемкость работ для рационального числа исполнителей. Время выражено в человеко-часах или нормо-часах.
- 2.2. Ко всем расценкам применять районный коэффициент 1,3.

### **Укрупненные нормы времени и расценки на мойку топливных танков, цементировку и очистку балластных танков, фекальных и других цистерн; очистку, грунтовку, окраску корпусных конструкций и судовых механизмов, производимые судовыми экипажами.**

- I. Мойка, предремонтная междудонных топливных танков, диптанков и других глубоких емкостей.
- Содержание работы: вскрыть горловины, присоединить шланги, промыть танки, при необходимости пропарить, собрать остатки топлива, шлака, окалины. Домыть вручную второй раз днище танков после выборки остатков и ржавчины. Откачать моющую жидкость с остатками, осушить днище, отсоединить шланги, закрыть горловины.

Танки междудонные топливные, диптанки и другие емкости промыть из под:	Един. измерения	Разряд	Время н/час	Расценка руб.
1	2	3	4	5
1 Дизельного топлива	10 м2	4	1,8	1261
2 Флотского мазута Ф-5 и моторного масла	10 м2	4	2,4	1681
3 Топочного мазута М-40, М-100, импортных тяжелых сортов топлива	10 м2	4	3,5	2451
4 Масляные цистерны	10 м2	4	3,5	2451
5 Поверхность льял МКО	10 м2	4	2,0	1401

- Примечание:
- 1 При работе в стесненных условиях (выполнение работ в танках емкостью до 50 куб.м.) к нормам времени применять коэффициент – 1,1.
  - 2 При наличии в танке твердого остатка более 50 кг к нормам времени применять коэффициент – 1,1.
  - 3 При зачистке топливно-балластных цементированных танков, сборных танков льяльных вод и танков из под импортных

- тяжелых сортов мазута к нормам времени применять коэффициент – 1,3.
- 4 При подготовке топливных танков к ремонту судна при отрицательных температурах наружного воздуха к нормам времени применять коэффициент – 1,1.
- 5 При выполнении работ при температуре выше +30°C к нормам времени применять коэффициент – 1,2.

Конец фрагмента -----

Продолжение следует.

Приглашаем неравнодушного читателя к диалогу на представленную тему статей. Отзывы по публикуемым материалам можно присылать по электронной почте автору (e-mail: [martflot@mail.ru](mailto:martflot@mail.ru)) или в редакцию журнала (e-mail: [info@baltprint.ru](mailto:info@baltprint.ru)).

*ГЛАЗЫРИН Ю.А.  
martflot@mail.ru  
www.atoll.stl.ru*