



СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОРЕМОНТ

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ В СУДОРЕМОНТЕ

СУДОРЕМОНТ ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА

В предыдущих материалах мы с вами рассмотрели множество нормативов для определения трудоемкости судоремонтных работ и методик формирования их стоимости, но за последние 10 лет на наших глазах почти полностью деградировала организация судоремонта.

Проблемы возникают с завидным постоянством

- ▶ снижение количества заказов;
- ▶ уход флота на ремонт на заграничные верфи;
- ▶ рост «диких бригад»;
- ▶ возросшая конкуренция;
- ▶ потеря спроса на услуги судоремонтных заводов;
- ▶ отсутствие предприятий для направления студентов на производственную практику, да и студентов, заинтересованных работать на береговых предприятиях не так много;
- ▶ в учебных заведениях недостаточно преподавателей грамотных, опытных, способных передать специфические знания молодежи;
- ▶ методические материалы взять не где;
- ▶ для современного производства учебных программ не создается;
- ▶ стандарты для морского транспорта, созданные в СССР отменены по причине отсутствия государства СССР и невозможности систематического переиздания каждые 5 лет.
- ▶ планирование ремонта флота затруднено из-за не стабильности рынка судоремонта;
- ▶ отчетность не соответствует критериям, определенным законодательством;
- ▶ флот ремонтируется по новым технологиям, которые не предусматривались нормативами прошлых лет;
- ▶ средний возраст судоремонтников с каждым годом растет, рабочие специальности не пополняются;
- ▶ инженерно-технический персонал и среднее звено руководителей (мастера, старшие мастера, строители, начальники бюро и отделов) тоже «в возрасте», молодежь на долго не задерживается.
- ▶ А вот администрация судоремонтных предприятий и судовладельцев пополняется руководителями «далекими» от проблем судоремонта и

часто не имеющими представления об организации планирования, подготовки и управления судоремонтного производства.

▶ В окружении руководителей этих предприятий, зачастую в штат попадают, возможно, вместе со случайными людьми и профессионалы, но сильно переживающие за возможность потерять свое место в случае несогласия руководителей с их профессиональным мнением. Обычно, новоявленные руководители более двух страниц текста не любят читать, а предложения по предприятиям составляют не один десяток страниц.

▶ Резко возросший курс доллара создает проблемы в обслуживании нашего флота за рубежом на фоне потери баз ремонта в России.

▶ А требования по безопасности мореплавания остаются строгими.

Весь этот перечень можно разгруппировать, проанализировать, определить очередность проблем и долго – долго дискутировать по каждой из них.

Но судя по тем обращениям, которые поступают автору, за прошедшее время, лица от которых зависит принятие решений в отрасли, по-видимому, не знакомы с существованием журнала ФЛОТЭКСПЕРТ, и тем более не заглядывали в раздел «Судоремонт». Возможно, стоит определить нечто главное, что может быть причиной возникновения проблем. Предлагаю выделить то, что, к сожалению, остается не охваченным в учебных программах институтов, то, что ушло из понимания отличия судоремонта от других областей машиностроительной области.

На одном из форумов наш коллега дал хорошее и на мой взгляд точное определение об отличии двух отраслей, он написал следующее:

«Судостроение это наука, а Судоремонт – искусство»

В отличие от судостроения в судоремонте объемы и стоимость планируемых работ определяются ориентировочно. Формирование бюджета, как у судовладельцев (в части касающейся техобслуживания флота), так и на судоремонтных предприятиях производится (должен производиться) на основании плановых показателей.

Природу расчетов плановых показателей не будем сейчас обсуждать, этому учат в институтах. Вкратце, это выглядит, как расчеты на основе отчетных данных работы предприятия предыдущего периода. То есть, в предыдущий период мы должны были отчитаться таким образом, чтобы предприятие продолжало работать в следующий период, если главная цель – сохранение флота.

Плановая стоимость работ формируется на основании предварительных расчетов, а оплата выполненных работ по отработанному времени. Возникающая разница между плановыми и фактическими результатами относится на прибыль или убытки в зависимости от знака. Предприятие при положительной разнице получает прибыль в размере утвержденного

СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОРЕМОНТ

норматива, а превышением распоряжается вышестоящее руководство (владелец). Но это превышение тоже регламентируется (должно регламентироваться) государством. Если все действия предприятия соответствуют законодательным актам, т.е. законами.

При отрицательном результате работы предприятие вынуждено обращаться в кредитные организации. В этом случае руководство должно выяснять причины возникновения этих убытков и срочно принимать меры к их устранению.

В основе экономики судоремонта лежит ценообразование, где трудоемкость работ является ядром, как для определения размера заработной платы Исполнителя, так и для определения сроков работ – сроков вывода судов из эксплуатации для Заказчика.

Наличие и действия вновь созданных проверяющих с неполными знаниями даже по теории и устройству судна, требующих подтверждения пооперационного нормирования работ каждой специальности приводят к ужесточению отчетности, снятию «некорректно» оформленных сдаточных актов, возвращению в «каменный век», «тихой» ликвидации предприятия.

В любом случае стабильность более предпочтительна и для производства, и для судовладельца во всех отношениях. Для того, чтобы восстановить стабильность судоремонта завтра, надо уже сегодня давать знания молодежи, специалистам пришедшим (может не по своей воле) в

наши заводы, судоходные компании, учреждения и организации, где должны быть действительно грамотные работники. Ведь дошло до того, что в качестве эксперта представили «специалиста» неоднократно утверждавшей, что сокращение «ДМС» в содержании работ по ремонту механизмов обозначает «Демонтаж, монтаж, сборка», то есть, действия не требующее предъявления выполненной работы. А операции «монтаж» и «сборка» можно трактовать как угодно? Всегда и во всех нормативах «ДМС» было, есть и будет - «Демонтаж, монтаж, сдана».

Посмотрев на программы подготовки судоремонтников на предмет наличия в них чего-то похожего на «Нормирование и расценка ремонтных ведомостей» прихожу к выводу, что нужно предложить читателям помочь сформировать список тем следующих статей 2016 года. Надеюсь, в них мы сможем дать полезную информацию для сметчиков; нормировщиков; плановиков; экономистов; технологов; студентов; специалистов, наделенных обязанностями по контролю правильности оформления отчетной документации на ремонт флота.

Приглашаем неравнодушного читателя к диалогу на представленную тему статей.

Отзывы по публикуемым материалам можно присылать по электронной почте автору (e-mail: martflot@mail.ru) или в редакцию журнала (e-mail: mail@baltprint.ru).

ГЛАЗЫРИН Ю.А.
martflot@mail.ru