

*Ведюшенко Илья Витальевич*

*Студент 2 курса магистратуры, департамент «Морской техники и транспорта»*

*Дальневосточный Федеральный университет*

*Россия, г. Владивосток*

*Непомнящий Даниил Ильич*

*Студент 2 курса магистратуры, департамент «Морской техники и транспорта»*

*Дальневосточный Федеральный университет*

*Россия, г. Владивосток*

*Радченко Данил Игоревич*

*Студент 2 курса магистратуры, департамент «Морской техники и транспорта»*

*Дальневосточный Федеральный университет*

*Россия, г. Владивосток*

*Шевцов Сергей Александрович*

*Студент 2 курса магистратуры, департамент «Морской техники и транспорта»*

*Дальневосточный Федеральный университет*

*Россия, г. Владивосток*

## **ПРОБЛЕМЫ СУДОРЕМОНТНЫХ ЗАВОДОВ РОССИИ**

*Аннотация. В статье описываются основные показатели технического состояния судостроения-судоремонта, которыми являются: количество, сроки и качество кораблей, построенных на отечественных судоремонтных заводах (СРЗ). Основными показателями современного технического состояния судоремонта являются: возраст, техническое*

*состояние отечественного флота, недостаточная загрузка отечественных судоремонтных заводах (СРЗ).*

**Ключевые слова:** *судоремонтный завод, флот, суда, ключевая ставка, ЗИП.*

**Annotation.** *The article describes the main indicators of the technical condition of shipbuilding, which are: the number, timing and quality of ships built at domestic ship repair plants (SRZ). The main indicators of the current technical condition of ship repair are: age, technical condition of the domestic fleet, insufficient loading of domestic ship repair plants (SRZ).*

**Keywords:** *ship repair plant, fleet, vessels, key rate, spare parts.*

## **Введение**

Судоремонт всегда востребован, так как с постройкой любого плавучего средства, возникает необходимость его ремонта. Каждому новому и «старому» плавучему средству требуется ежегодный ремонт, раз в три года промежуточный, доковый ремонт, и раз в пять лет ремонт на класс Российского Морского Регистра судоходства. В ВМФ предусматриваются: доковый ремонт, навигационный ремонт, межпоходовой ремонт, текущий ремонт, средний ремонт, аварийный ремонт, техническое, сервисное обслуживание, а так же работы по переоборудованию и модернизации, по специально разработанному проекту.

Судоремонт значительно отличается от других видов промышленности, в том числе и от судостроения, где можно просчитать: энергозатраты, сырьё, материалы и комплектующие; необходимое техническое оснащение, субподрядные работы и поставки; затраты на персонал и подготовку кадров; необходимые отчисления на НИОКР, финансово–кредитное обеспечение; стоимость проекта и сроки его осуществления, суммы вложений и возврата денежных средств, суммы отчислений на все нужды, уровень рентабельности; количество и состав зданий и сооружений, станков, машин и аппаратов; в

итоге техническую и экономическую политику ССЗ. В судоремонте все вышеназванные расчёты и планирование более затруднительны, так как предстоящие работы малоизвестны по объёмам и номенклатуре.

## **1. Кадровый вопрос**

Кадровый вопрос сегодня один из самых болезненных и главных для многих отраслей, в том числе и для судоремонтной. Поиск и подготовка рабочих превращается в настоящую головную боль для руководителя. На большом предприятии еще можно выстроить какую-то структуру и систему подготовки, у малых предприятий, такой возможности нет. Если новичок не обладает элементарными знаниями и навыками, то на работающем предприятии учить азам профессии его с нуля некому и некогда, членам бригады нужно выполнять производственное задание. Подготовка хорошего специалиста дело затратное.

Главная проблема в вопросе подготовки кадров, на мой взгляд, заключается в отсутствии связи между предприятиями и учебными заведениями. Считаю, что Министерству образования необходимо создать систему, которая поможет предприятиям формировать свои запросы на подготовку специалистов и доводить эту информацию до учебных заведений. Исходя из запросов, учебные заведения смогут разработать программы подготовки кадров. При этом также важно наладить взаимодействие предприятий и учебных заведений для организации практического обучения и предварительного знакомства курсантов и студентов с производством. Такая система действовала во времена Советского Союза. Например, мне за пять лет учебы в институте довелось поработать в бригадах по ремонту судовых ДВС, палубных механизмов и трубопроводов, пройти две плавательные практики сначала курсантом, а затем и в качестве штатного моториста. Это безусловно помогало в будущем к более быстрой адаптации молодого специалиста после

того, как он приходил на предприятие. Если к нам обращаются высшие учебные заведения с просьбой об организации практики для студентов, то мы им в этом не отказываем, потому что понимаем насколько важна подготовка кадрового резерва. [1]

## **2. Технологическое и хозяйственное обеспечение**

Технологическое обеспечение – проблема. Заводы старые. Есть проблемные вопросы по оборудованию стапельного хозяйства, кранового хозяйства. Необходимо масштабное обновление сварочного оборудования, это связано с изношенностью старого и с ростом количества производственного персонала. Их нужно обеспечить фронтом работы и инструментами, соответственно. Кроме того, рабочих необходимо обеспечить и спецодеждой в большом количестве. Около 30% рабочих сами закупают нужные вещи. Также для заводчан нужно организовать личные шкафчики, раздевалки и душевые.

Огромное количество основных производственных фондов весьма и весьма преклонного возраста. С обновлением фондов надо будет тоже что-то делать.

## **3. Социальная и командообразующая работа**

Отсутствия каких-либо мероприятий, направленных на сплочение коллектива. Например, выделение денег на ежемесячную аренду спортзалов, каждый год проведение спартакиад и т.п.

Кроме того, социальная инфраструктура у заводов отсутствует. У заводов нет садов для детей, не предоставляет жилье для иногородних рабочих, или каких-либо других социальных льгот для них, заставленные парковочные места и т.д.

## **4. Государственная поддержка**

Насущной проблемой в последнее десятилетие стала ключевая ставка Центробанка, которая резко увеличилась. В 2023г она находится на уровне

14%. Это вызвало практическую остановку работ по гражданским проектам, потому что они строились, в основном, за кредитные деньги.

### **5. Загруженность**

Судостроительная отрасль Дальневосточного федерального округа формировалась под задачи массового строительства кораблей Военно-морского флота СССР. В её состав входили предприятия судостроения, судоремонта, а также судового машиностроения. После резкого сокращения объёмов государственного оборонного заказа в 1990-х гг. отрасль осталась с многократно избыточными мощностями. Загрузка мощностей дальневосточных судостроительных и судоремонтных предприятий составляет не более 30%. Численность работающих на предприятиях имеет тенденцию к сокращению. Следует отметить, что судоремонтные предприятия региона осуществляют также в незначительных объёмах строительство малотоннажных самоходных и несамоходных судов различного назначения, необходимость в которых определяется исходя из местных условий и потребностей. Такое направление деятельности сложилось исторически в целях компенсации колебаний сезонной загрузки производственных мощностей.

### **6. Поставки ЗИП**

Одной из основных проблем большинства заводов и компаний, является поставка ЗИП. Особых проблем не вызывает поиск поставщика запасных частей к оборудованию, произведенному в Советском Союзе или в России. Выпуск таких запасных частей давно освоен. Хуже дело обстоит с поставками ЗИП для оборудования, изготовленного в странах, присоединившихся к санкциям против нашей страны. Сейчас многие компании сталкиваются с трудностями в поставке ЗИП из "недружественных стран". Сегодня и в странах Европейского союза, и в Японии действует система контроля, при которой поставщик в своем инвойсе должен проставлять международный код судна

(ИМО), и если поставка производится для российского судна, то поступившие в счет оплаты средства блокируются в банке и до поставщика не доходят.

Процесс создания производств по изготовлению ЗИП в России уже идет по некоторым направлениям. Но медленней, чем нам бы всем хотелось. Здесь действуют экономические законы: технологии и оборудование для выпуска высококачественных аналогов запасных частей стоят немалых денег, и, чтобы вложения окупились, необходимо, чтобы рынок смог потребить большое количество запасных частей. Пока собственное производство не наладится, придется прибегать к помощи партнеров из Китая и к схемам "параллельного импорта".

### **Заключение**

Судоремонт Дальнего Востока давно притягивает к себе пристальное внимание на самых разных уровнях, и не удивительно, ведь суда там чаще уходят на ремонт в соседние страны, а не в российские доки. А тем временем на подходе новые промысловые суда, и их нужно будет где-то ремонтировать. Нуждаются в качественном ремонте и старые суда. Исходя из вышесказанного судоремонтная база дальнего востока требует сильно устарела и требует модернизации и строительства новых объектов.

### **СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Осипов В.А., Астафурова И.С., Жилина Л.Н. Проблемы развития судостроительно-судоремонтного комплекса Дальнего Востока России, 2014.
2. Электронный ресурс: URL:  
<https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-razvitiya-sudoremontnoy-otrasli-severo-zapadnogo-regiona-rf>