

Олту І.В.

СУДНОРЕМОНТ ЯК ПРІОРИТЕТНИЙ НАПРЯМОК РОЗВИТКУ ГВСП «КІЛІЙСЬКИЙ СБСРЗ»

Підприємства водного транспорту України сьогодні переживають складні часи, коли необхідно постійно боротися за виживання. Саме виживання Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу по одному з напрямів діяльності (судноремонту) прослідковано у статті.

Ключові слова: судноремонт, суднобудівельно-судноремонтний завод, види ремонту судна, спад суднобудівної продукції.

Постановка проблеми. Суднобудівельно-судноремонтні заводи (СБСРЗ) мають стратегічне значення для України, забезпечуючи обслуговування та будівництво морського транспорту для вітчизняних та іноземних судновласників. Тому від результатів їх роботи залежить не тільки нерозривність транспортної ланцюжка, але й стан економіки країни в цілому. При нестабільній політичній та економічній обстановці в країні суднобудівна промисловість практично зупинилась, і завданням підприємств є «утриматись на плаву». При вимушеному простоюванні в головному напрямі своєї діяльності (суднобудуванні, доля якого у виробничій програмі становила 70-80%) і переході заводу лише на один напрям своєї діяльності (судноремонт, який раніше складав лише 20%) необхідно проаналізувати, чи зможе підприємство працювати і заробляти прибутком.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основну увагу висвітленню проблем розвитку та шляхів їх вирішення на підприємствах водного транспорту, а саме суднобудівельно-судноремонтним заводам і судноремонту взагалі приділяли наступні автори: Леонов А.А. [1], Пашко Д.В. [2], Зінченко А.І. [3], Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. [5], Мельник Н.О. [6], Филипенко А.О., Баришнікова В.В. [8], Астафурова І.С., Поліщук П.С. [9] та інші.

Метою статті є аналіз історії та сучасного стану Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу і визначення можливості підприємства вимушено працювати і заробляти тільки у сфері судноремонту.

Викладення основного матеріалу. У 1944-1945 роках почалося життя Кілійського суднобудівельно-судноремонтного заводу. Але тоді ще не існувало заводу, були лише дві ремонтні майстерні, які займалися судноремонтом, а Кілія значилася відстійним пунктом суден. У 1950 році Міністерство морського флоту приймає рішення про будівництво судноремонтного заводу, а на початку 60-х років, за необхідністю, керівництво пароплавства приймає рішення про будівництво флоту на заводі, і підприємство стає судноремонтно-суднобудівельним. З 1950 по 1990 р.р. завод дуже змінився, було збудовано та введено в дію велику кількість цехів, станцій, майстерень. Персонал заводу був дуже компетентний в своїй справі. Було побудовано і відремонтовано безліч суден. Завод процвітав і розвивався.

З 1992 по 1996 р.р. в історії заводу був сумний період – судна практично не будувалися, а судноремонт був зведений до мінімуму. Війна в Югославії, економічна нестабільність України – все це поставило Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод на межу виживання. Коли судноплавство було практично паралізоване, керівництво заводу вчасно зрозуміло, що доведеться самостійно вирішувати свої проблеми. У 1993 році Кілійський СБСРЗ вийшов на зовнішній ринок, і в 1996 році був підписаний контракт на будівництво

баржі-контейнеровоза. У цьому документі були викладені досить жорсткі умови, але у заводу не було іншого вибору – незалежно від складності йшлося про саму можливість подальшого існування заводу. 13 березня 1997 року судно було представлено замовнику, його спуск перетворили на так звану рекламну акцію. Кілійському суднобудівельно-судноремонтному заводу почали довіряти, з'явилися постійні замовники. Привабливим українське підприємство для іноземного замовника стало, перш за все, ціною, нижчою, ніж у Євросоюзі. Другий критерій – якість. І третє – терміни виконання. У найближчі десять років колективом заводу було побудовано близько 120 корпусів контейнеровозів, більше 70 стикувальних об'єктів – баржі типу «SL», «SLG», «EUOROTAF», «FNG», «RTS». У їх числі баржі для ВАТ «УДП» за програмою оновлення та поповнення флоту, яка фінансувалася з бюджету. Зараз води Дунаю борознить контейнеровоз «Кілія» під бельгійським прапором – замовник вирішив таким чином висловити вдячність місту та колективу заводу, на якому будувалося його судно.

Здавалося, що справи йдуть відмінно, завод з честю пройшов нелегкий період своєї історії і придбав безцінний досвід роботи на зовнішньому ринку. Визнання високої якості продукції заводу за кордоном відзначено міжнародними призами «За кращу торгівлю марку», «За якість і підприємницький престиж», «Золотий приз Америки», «Арка Європи», «За якість», призом «Золота зірка» та іншими. Завод продовжував займатися й судноремонтом, але основним напрямом виробничої діяльності все ж стало суднобудування – 80% .

У 2004 році почалася реалізація державної програми будівництва суден для Українського Дунайського пароплавства. Зокрема, за задумом держави була запланована серія з десяти універсальних суден, які повинні були оновити зношений морський флот УДП, бо утримувати його з кожним роком стало все складніше. За виконання державного замовлення з ентузіазмом взявся Кілійський завод. Для того, щоб підвищити коефіцієнт використання суднобудівних потужностей, було прийнято рішення про входження заводу як самостійної економічної одиниці до складу УДП. На будівництво корпусу суховантажного судна передбачалося 10 мільйонів гривень, половина з яких із держбюджету. Морське суднобудування – новий вид продукції для Кілійського заводу, і заводчани були готові тільки морально, але не технічно. Щоб увійти в морську програму, колектив затягнув пояси, за два роки зробили величезний обсяг робіт. Паралельно з будівництвом судна вели реконструкцію та модернізацію виробництва, технічне переозброєння. Була закуплена сучасна машина плазмового різання металу, освоєно новий вид зварювання металу, побудований новий сліп – головна споруда на заводі – силами робітників підприємства. Всі інженерні споруди завод будував без виведення заводу з експлуатації. Було вкладено в модернізацію 7000000 гривень. Але держава свої наміри не здійснила, обіцяні на будівництво морського судна гроші донині не надійшли. Корпус суховантажного судна «Капітан Столбовський», якому давно пора борознити морські та річкові простори, довжиною майже 110 метрів, готовий на 90% стоїть на стапелях, тільки займаючи територію заводу, «застовпивши» три стапельних місця. Завод зазнав колосальних збитків.

На початку 2009-го року суднобудування практично зупинилося. Повною мірою заводу торкнулися всі негативні тенденції, пов'язані з економічною кризою. Нестабільна політична та економічна обстановка в Україні, відсутність українського та жорсткі умови іноземного замовника – все це дало різкий спад суднобудівної продукції. Тому з 2010 по 2014 р.р. підприємство трималося лише на судноремонті.

Останні два роки для КСБСРЗ були катастрофою. У 2013-2014 рр. завод намагався вижити. Сьогодні потужний колись Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод переживає один з найскладніших періодів у своїй історії. Кредиторська заборгованість росте, на кінець 2014 року вона склала 8289,6 тис.грн. при дебіторській заборгованості 2846,1 тис.грн. Два роки завод був збитковим. За 2013 рік збиток підприємства склав 5607,1 тис.грн., а за 2014 рік – 7478,7 тис.грн. (рис.1).

Зараз складно сказати, що стало основною причиною даної ситуації на заводі. Чи то нестабільна політична й економічна обстановка в країні, тяжке фінансове становище УДП та

відсутність планової кількості замовлень з їхнього боку, чи відсутність досвідченого і активного менеджменту, що має зацікавленість у збереженні заводу при зміні керівних кадрів у 2012 році. Мабуть, всі ці фактори вплинули та спричинили затримки у виплаті заробітної плати на підприємстві. За два роки завод втратив більше 150-и кваліфікованих кадрів.

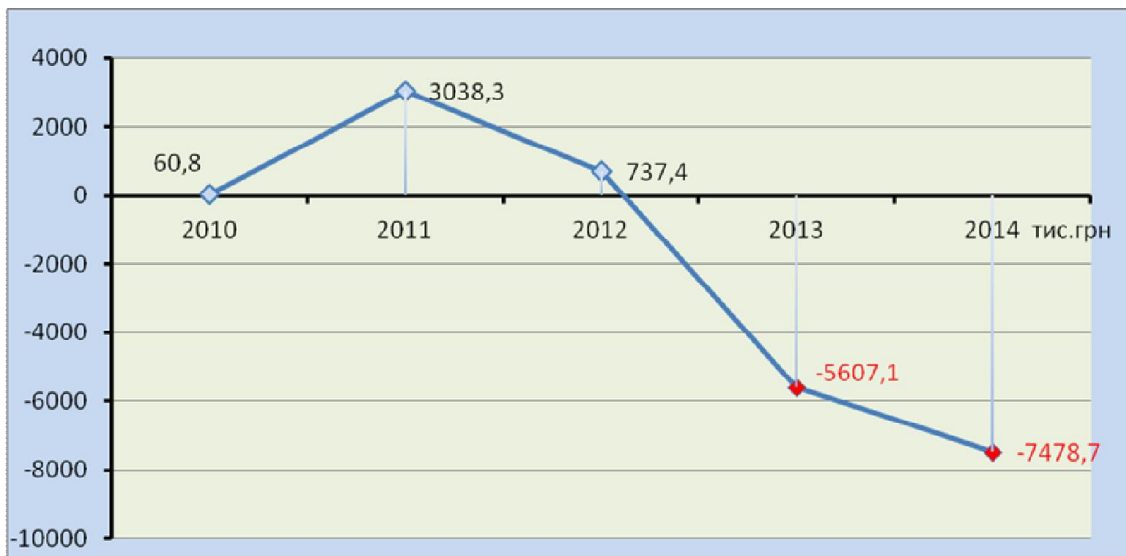


Рис.1. Динаміка прибутку/збитку за 2010-2014 рр.

В кінці 2014 року, незважаючи на втрату потужностей, кількості замовлень, відтік кваліфікованих кадрів і ряд інших об'єктивних причин, які вже згадувалось, Кілійський СБСРЗ почав «вставати на ноги» і оговтуватись від застою. Персонал заводу вже не раз стикався з тим, що підприємство може жити і приносити прибуток тільки працюючи на судноремонті. Яскравий приклад того – 2010-2012 роки (рис.1,2).

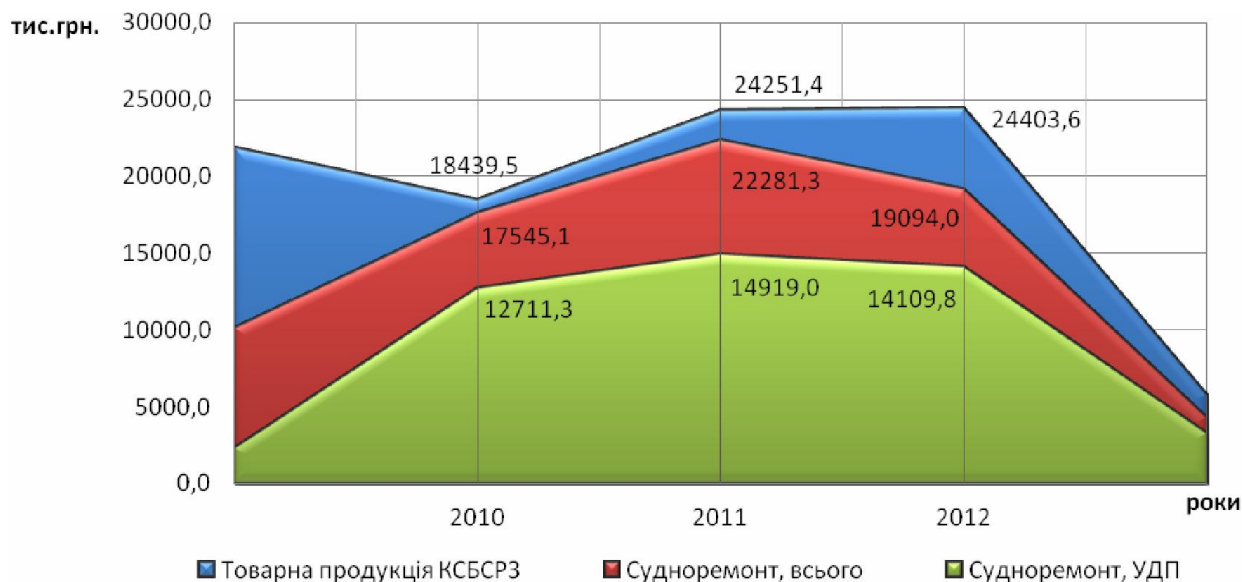


Рис.2. Структура обсягу товарної продукції, в т.ч. судноремонту 2010-2012 рр.

Судноремонт – комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на підтримку або відновлення властивостей судна та технічних засобів силами особового складу, судновими майстернями або судноремонтними заводами.

Судноремонтна промисловість знаходиться в одній господарській системі з флотом і визначена існуючою організаційною структурою. Ця структура допомагає пов'язати раціональну експлуатацію флоту з діяльністю обслуговуючих його господарств. Таким чином, діє єдина економічна система: флот, порти, судноремонтні заводи.

Виконання ремонту – складна технічна задача. Іноді ремонт складніший, ніж спорудження нового судна. Велика різноманітність суден також ускладнює їхню підготовку до ремонту. Наприклад, часто буває, що обладнання судна, поставленого на ремонт, морально застаріле і зняте заводом-будівельником з виробництва, а випускаються зразки обладнання, які не відповідають заданим характеристикам. Для ремонту демонтованого обладнання необхідна складна підготовка – виготовлення оснащення, пристосувань тощо, вартість яких іноді перевершує вартість самого устаткування і на їх виготовлення йде багато часу.

При складанні попередніх ремонтних відомостей (до планового ремонту судна) важко за зовнішнім виглядом визначити стан деталей. При демонтажі деталі, що потребує ремонту, з'ясовується потреба у ремонті і пов'язаної з нею деталі. Це призводить до необхідності перегляду запланованого обсягу робіт, додаткових витрат і збільшення планових термінів ремонту, що відбувається на виконанні номенклатурного плану робіт судноремонтного підприємства і викликає затримку ремонту чергового судна.

На КСБСРЗ виконують такі види ремонту судна:

- заводський;
- доковий;
- аварійний;
- міжрейсовий (ремонт не входить до планово-попереджувального ремонту);
- «0» етап (входить в обсяг, але не входить у кількість суден).

Заводський ремонт проводиться силами і засобами заводу-будівельника або виконавця ремонту протягом гарантійного терміну для відновлення властивостей судна до значень, встановлених у нормативно-технічній документації на будівництво або ремонт.

Доківий ремонт – ремонт підводної частини корабля, що відбувається в доці або на сліпі. У ході докового ремонту проводиться відновлення засобів захисту корпусу від корозії і обростання, проводяться необхідні огляди, а також усуваються виявлені дефекти підводної частини корпусу, рульового комплексу, донно-бортової апаратури та інших частин підводної частини корпусу, ремонт яких не може бути проведений на плаву. Здійснюється силами і засобів суднобудівних заводів, майстерень із залученням особового складу корабля.

Аварійний ремонт – неплановий ремонт судна, який виконується для усунення причин і наслідків пошкоджень, викликаних аварією. Від обсягу та складності робіт залежить те, чи може він виконуватися ремонтними майстернями, ремонтним підприємством або особовим складом корабля.

Міжрейсовий ремонт судна проводиться між походами з метою підтримки справного або працездатного стану його окремих елементів, усунення виявлених в період походу несправностей, а також для проведення регламентних робіт. Цей вид ремонту, як правило, здійснюють судові майстерні та особовий склад судна із залученням судноремонтних заводів і ремонтних підприємств флоту для проведення найбільш складних робіт

«0» етап – виготовлення змінно-запасних частин судна (комплектація, сукупність деталей, запчастин, ремонтного обладнання і т.п., призначених для ремонту судна, його пристроїв і механізмів).

З вересня 2014 року після довгих переговорів почали надходити замовлення на судноремонт, УДП почало розраховуватись по своїм боргам, люди почали повертатися на підприємство. За останні чотири (точніше три – IX, XI та XII) місяці 2014 року було відремонтовано більше суден, ніж за перші вісім (табл. 1, рис. 3,4). Незважаючи на низькі

загальні фінансові показники останнього року, можна з впевненістю сказати, що при наявності завантаження та таких темпах виконання роботи, як у грудні 2014 року, завод зможе заробляти на одному судноремонті. На 2015 рік заплановано 31300,0 тис.грн. товарної продукції. З них більше 25500 тис.грн. – судноремонт для УДП. Виходячи з цих даних, можна з упевненістю сказати, що Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод буде працювати на прибуток і без суднобудування.

Таблиця 1

Аналіз судноремонту за 2014 рік

Вид судноремонту	Заводський ремонт		«0» етап		Доковий ремонт		Аварійний ремонт		Міжрейсовий ремонт		Всього судноремонту		В т.ч. для УДП		
	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	Кількість суден, од	Об'єм судноремонту, тис.грн.	
Місяць	Січень	1	290,8	-	-	1	88,2	2	26,9	-	-	4	405,9	2	379,0
	Лютий	2	532,1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	532,1	2	532,1
	Березень	-	-	-	-	2	212,0	-	-	1	85,6	3	297,6	-	-
	Квітень	-	-	-	22,6	-	-	-	-	1	93,5	1	115,9	1	115,9
	Травень	1	179,5	-	-	-	-	-	-	-	-	1	179,5	1	179,5
	Червень	1	305,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1	305,8	1	305,8
	Липень	-	-	-	-	-	-	-	-	1	20,4	1	20,4	1	20,4
	Серпень	-	-	-	-	1	619,3	-	-	-	-	1	619,3	-	-
	Вересень	2	308,0	-	-	4	782,3	-	-	1	26,7	7	1117,0	4	879,0
	Жовтень	-	-69,3	-	-	-	-	-	-	1	49,6	1	-19,7	1	-19,7
	Листопад	2	569,6	-	-	1	667,2	-	-	-	-	3	1166,8	3	1166,8
	Грудень	1	597,0	-	-	3	1694,7	-	-	2	339,8	6	2631,5	4	1800,3
Всього за рік												31	9649,5	10	5703,9

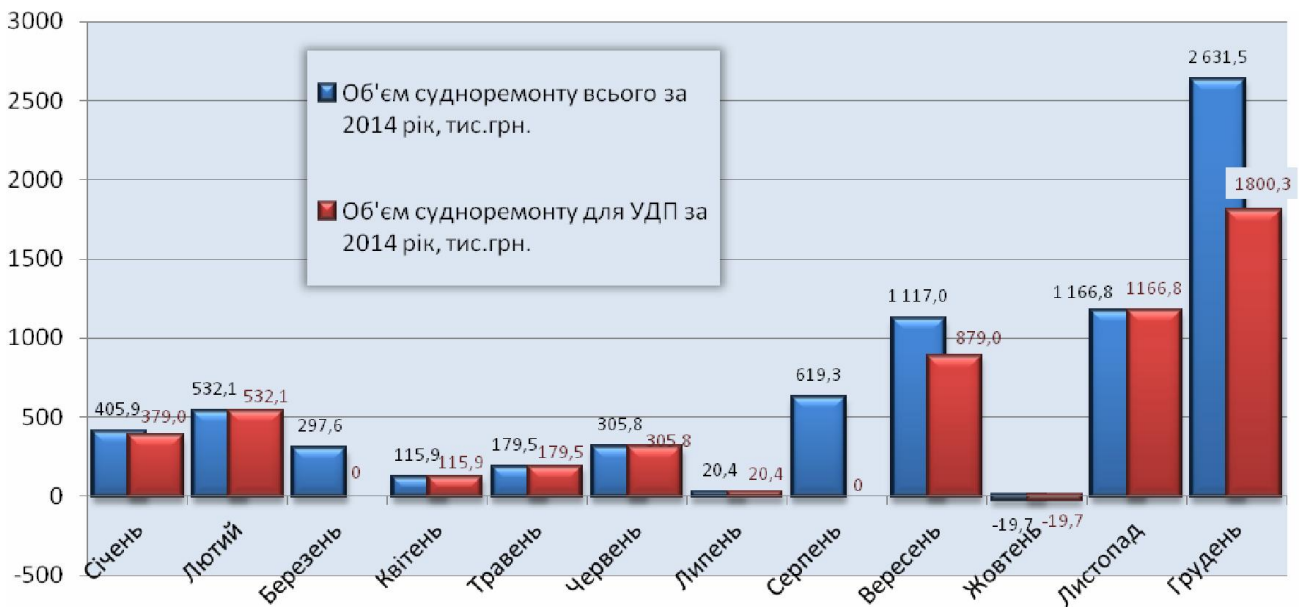


Рис.3. Структура обсягу судноремонту в 2014 р., в т.ч. УДП

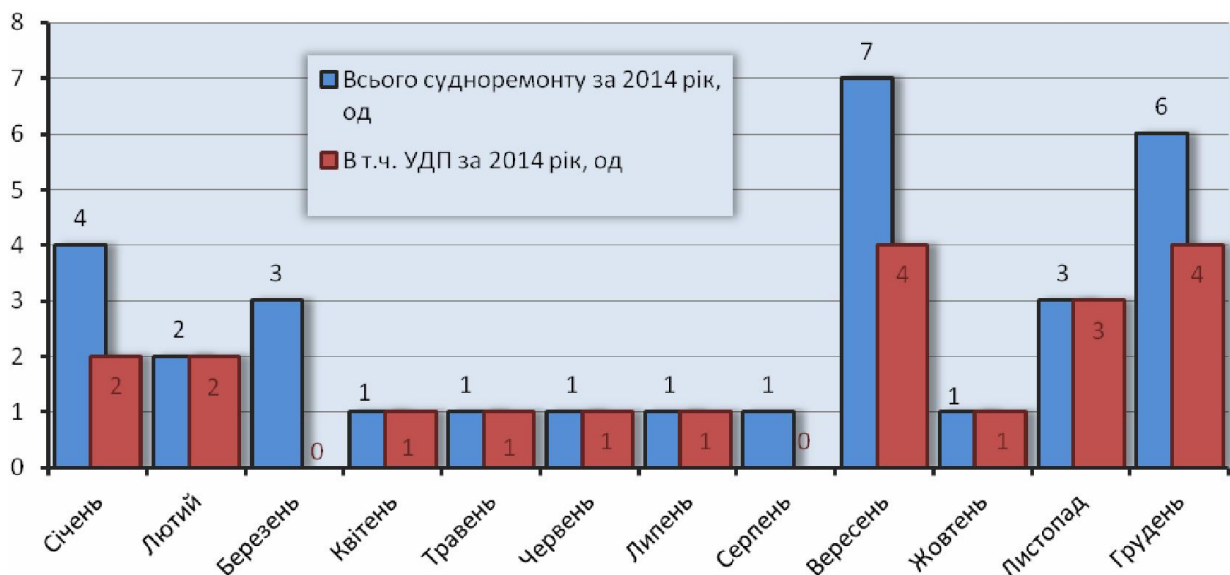


Рис. 4. Динаміка судноремонту в 2014 році, од

Висновки. Настали тяжкі часи для всіх підприємств водного транспорту України. Саме зараз, не маючи замовлень на суднобудування, треба докласти максимум зусиль для зацікавленості замовників, повністю перекласти свої сили на судноремонт і відводити чільне місце заходам, спрямованим на:

- скорочення часу на ремонт і технічне обслуговування;
- скорочення часу на обслуговування обладнання;
- збільшення фактичного часу роботи протягом року;
- придбання високоякісних основних засобів;
- звільнення підприємства від застарілого, зношеного устаткування, своєчасне оновлення основних засобів (особливо активної частини);
- збільшення навантаження на обладнання;
- впровадження високоякісної виробничої техніки і прогресивних технологій;

- удосконалення організації виробництва і підвищення якості управління.

Це ті чинники, яких необхідно дотримуватись на всіх як судноремонтних, так і суднобудівельних підприємствах.

ЛІТЕРАТУРА

1. Леонов А.А. Сучасні проблеми функціонування і розвитку судноремонтних підприємств в Україні // Третя науково-практична конференція «Соціально-економічні реформи в контексті європейського вибору України» (20-21 квітня 2006).
2. Пашко Д.В. Фінансово-економічний механізм модернізації суднобудування в Україні: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.03 / Д.В. Пашко. – Сімферополь, 2009.
3. Зінченко А.І. Інструментарій забезпечення розвитку суднобудівних підприємств в Україні: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.04/ А.І. Зінченко. – Одеса, 2009.
4. Українське Дунайське пароплавство. Кілійський суднобудівельно-судноремонтний завод [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oaoudp.com.ua/content/view/23/lang.ukrainian/>
5. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Инновационные преобразования на судоремонтных предприятиях как потребность устойчивого обеспечения морской деятельности/ Вестник МГТУ. – т. 13. – №1. – 2010.
6. Мельник Н.О. Сучасні проблеми суднобудування України / Н.О. Мельник // Modern directions of the oretical and appliedresearches. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/conference/the-content-of-conferences/archives-of-individual-conferences/>
7. Ремонт корабля // Военно-морской словарь / Чернавин В. Н. – М.: Воениздат, 1990.
8. Филипенко А.О., Стратегічні пріоритети розвитку України як морської держави / А.О. Филипенко, В.В. Барішнікова // Проблеми та перспективи розвитку співробітництва між країнами південно-східної Європи в рамках чорноморського економічного співробітництва та ГУАМ [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/pips/2012/318.pdf
9. Астафурова И.С., Полищук П.С. Основные подходы к формированию портфеля стратегических альтернатив развития судоремонтного предприятия // Научно-теоретический журнал «Ойкумена» – 2011. – №2.
10. Никифоров В.Г. Судоремонтные предприятия. Экономика и управление: учеб. для ин-тов вод. трансп. /В.Г. Никифоров. – М.: Транспорт, 1986.
11. Чайников К.Н. Общее устройство судов. – Издательство «Судостроение». Ленинград, 1971.

Олту И.В.

СУДОРЕМОНТ КАК ПРИОРИТЕТНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЯ ХОСП «КИЛИЙСКИЙ СССРЗ»

Предприятия водного транспорта Украины сегодня переживают сложное время, когда необходимо постоянно бороться за выживание. Именно выживание Килийского судостроительно-судоремонтного завода по одному из направлений деятельности (судоремонту) прослеживается в статье.

Ключевые слова: судоремонт, судостроительно-судоремонтный завод, виды ремонта судна, спад судостроительной продукции.

Olty I.

SHIP REPAIR AS THE IN THE DEVELOPMENT OF THE «KILIYA SPIP REPAIR YARD»

The enterprises of water transport industry in Ukraine nowadays experience hard time when they have to survive. Just Kiliya shipbuilding-ship repair yard's surviving is the matter of this article's representation. The most intentity attention has been paid to one of the yard's activities, ship repair.

Keywords: shipbuilding-ship repair yard, types of the ship's repair, shipbuilding production.