

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ ФГУП «РОСМОРПОРТ»

К. Алексеев,
начальник отдела служебно-вспомогательного флота Службы флота СПб филиала ФГУП «Росморпорт»;
Э. Блинов,
профессор, д-р техн. наук, академик Российской академии транспорта;
С. Коломиец,
начальник отдела технической эксплуатации флота ФГУП «Росморпорт»

В соответствии с рекомендациями Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО-74), «одна из основных обязанностей владельца судна и управляющей судном компании состоит в том, чтобы конструкции корпуса судна, его механизмы и оборудование поддерживались и функционировали в соответствии с применяющимися правилами и положениями, а также любыми уместными дополнительными требованиями, процедурами и стандартами, установленными компанией. Эта ответственность начинается с высших руководителей компании, которые должны прилагать непосредственные усилия, ресурсы и инвестиции, чтобы обеспечить надлежащее содержание и эксплуатацию своих судов квалифицированным и компетентным экипажем. Такая приверженность компании начинается с высшего звена...»

Флот ФГУП «Росморпорт» состоит почти из 300 единиц судов разного назначения, куда входят грузопассажирские и железнодорожные паромы, ледоколы линейные и портовые, вспомогательные суда. По численности он эквивалентен флоту такой, например, крупной судоходной компании, как «Совкомфлот», а по совокупности назначения не имеет аналогов в мировой практике.

На пресс-конференции по итогам работы транспортного комплекса РФ в 2006 г., высоко оценивая работу морских портов в основных регионах России, министр транспорта РФ И. Левитин сказал, в частности, о том, что прогнозируется увеличение грузооборота морских портов страны в 2007 г. на 2 — 3 %.

Росморпорт в преддверии этого прогноза провел в октябре 2006 г. изменение организационной структуры центрального аппарата предприятия с выходом реорганизации на уровень региональных филиалов.

Цель данной статьи — оценить и осветить некоторые аспекты основной деятельности Росморпорта по совершенствованию управления безопасной технической эксплуатацией судов.

Рассмотрим блок-схему № 1 одного из ведущих подразделений предприятия — Управления строительства и ремонта флота, призванного функционально организовывать техническую безопасность действующего флота, строительство новых судов и закупку флота на вторичном рынке для собственных нужд. В Управлении всего 10 человек. Организационно начальник управления замыкается на заместителя генерального директора предприятия по эксплуатации. Управление состоит из двух отделов с численностью 4 и 5 человек и располагает управленческой вертикалью до уровня региональных филиалов, где должны быть структуры, функционально ему подчиненные.

Следующим звеном вертикали управления являются филиалы ФГУП «Росморпорт», крупнейший из которых — Санкт-Петербургский филиал; именно на его примере предлагается рассмотреть действующую в настоящее время структуру, представленную на блок-схеме № 2.

В СПб филиале за безопасную техническую эксплуатацию судов отвечает заместитель директора филиала по мореплаванию. На него замыкается служба флота, в состав которой входят три отдела: ледокольного и пассажирского флота (9 чел.), служебно-вспомогательного флота (4 чел.), управления и эксплуатации флота (7 чел.). Как видно из структуры СПб филиала, в ней не предусмотрено четкой взаимосвязи центрального аппарата предприятия со службой флота филиала. Вертикаль управления безопасной технической эксплуатацией судов выстроена так, что служба флота филиала не имеет в своем составе подразделения,

конкретно отвечающего за безопасную техническую эксплуатацию флота. Служба флота, в свою очередь, должна доводить вертикаль управления непосредственно до судов действующего флота.

Созданная таким образом управленческая вертикаль не полностью соответствует международным стандартам качества — в первую очередь МКУБ. По нашему мнению, такое несоответствие может негативно повлиять на сертификацию предприятия на соответствие МКУБ и, в частности, Рекомендации-74 МАКО. Выполнение процедуры сертификации на соответствие МКУБ сопровождается аудиторской проверкой, которую будет проводить «признанная Организация». При этом необходимо помнить, что МКУБ ратифицирован Россией и уже введен в действие по всему миру.

Согласно требованиям МКУБ и Рекомендации-74 МАКО, а также регламентам страны флага, именно ФГУП «Росморпорт» является той стороной, которая несет исключительную ответственность за ежедневное техническое обслуживание и ремонт судна, конструкций его корпуса, механизмов и оборудования, а также за его безопасную, экологически ответственную эксплуатацию.

Иными словами, выстроенная вертикаль управления, не соответствующая МКУБ, не позволяет должным образом выполнять многочисленные функции, которые непосредственно влияют на устойчивую работу морских портов всех регионов России и техническую безопасность плавания флота Росморпорта.

Следуя хорошей морской практике, целесообразно усовершенствовать и привести в функциональное соответствие все части вертикали управления безопасной технической эксплуатацией флота Росморпорта. Для этой цели в рассматриваемой нами модели очень важно согласовать структуру СПб филиала со структурой ФГУП, установить прямую и обратную связи между всеми уровнями управления, что многократно повысит его надежность и устойчивость.

На наш взгляд, в структуре СПб филиала должна быть сохранена служба флота, но ее следует перепрофилировать в службу технической эксплуатации флота и ремонта (ТЭФиР), что полностью согласуется с функциями отдела ТЭФ Управления. Численность службы ТЭФиР филиала должна быть сохранена, за исключением численности отдела управления и эксплуатации флота, который будет выведен из состава службы и переподчинен непосредственно действующему заместителю директора СПб филиала по мореплаванию. В этом случае служба ТЭФиР будет состоять из структурных подразделений, соответствующих распределению функциональных обязанностей между специалистами отдела ТЭФ Управления ФГУП

«Росморпорт». Это предложение вынужденное, оно обосновывается недостаточной численностью специалистов данного подразделения, которая несоизмерима с объемом функциональных обязанностей, предусмотренных Положением об этом отделе. Хотя громадный объем обязанностей и задач регламентирован международными конвенциями, МКУБ и СУБ, национальным законодательством (Кодексом мореплавания РФ), требованиями морской администрации РФ, правилами Российской морской регистра судоходства, нормативными документами Минтранса РФ и самого Росморпорта, — надеяться на приведение в соответствие с ним численности отдела ТЭФ Управления в ближайшее время не приходится, так как численность аппарата Росморпорта установлена вышестоящими инстанциями. Поэтому единственным рациональным выходом из сложившейся ситуации является формирование единой нормативной базы и стандартов предприятия в области ТЭФ с передачей максимального объема функций на уровень филиалов (в рассматриваемом случае это службы ТЭФиР). Действительно, в настоящее время численность специалистов действующей службы флота СПб филиала в три раза превышает количество сотрудников отдела ТЭФ Управления.

В качестве примерной структуры вертикали управления предлагается рассмотреть блок-схему № 3, в которой предусмотрена трехуровневая взаимосвязь между Управлением СиРФ Росморпорта, службой ТЭФиР филиала и судами действующего флота.

Международная ассоциация классификационных обществ разработала по поручению ИМО и опубликовала руководство в виде Рекомендаций-74. Руководство по управлению ТО и ремонтом на базе МКУБ является сегодня «настольным» документом для всего международного судоходства. При реализации Рекомендаций-74 МАКО предполагается, что, помимо соображений безопасности и экологии, хорошо разработанная система технического обслуживания может стать разумными инвестициями в чрезвычайно ценное имущество, каковым являются суда флота Росморпорта.

Управление ТО и ремонтом судов зачастую рассматривается как исключительно технический вопрос. Считается, что за эту работу отвечает только технический персонал, и она не относится к сфере деятельности менеджеров всех звеньев вертикали управления. В результате, эта сфера менеджмента оказывается наименее развитой. Такой подход повышает риск смертельных случаев, травм и ущерба имуществу, а также окружающей среде, является причиной значительных расходов, которые связаны с ремонтом и эксплуатационными простоями флота.



Порт Тикси

Неправильное построение вертикали управления ТО и ремонта затрудняет, а иногда делает невозможной сертификацию судовладельца по МКУБ, увеличивает риск задержания судов. Причины большинства случаев задержания судов службами контроля государства порта идентифицируются как недостатки в системах управления безопасностью, причем более всего ссылок на недостатки в техническом обслуживании и ремонте судна.

Мы надеемся, что изложенные здесь рекомендации помогут судовладельцу в лице ФГУП «Росморпорт», менеджерам и операторам всех уровней в разработке и совершенствовании систем управления техническим обслуживанием и ремонтом флота. Принципы, стандарты, регламенты предприятия должны основываться на международном и отечественном опыте и хорошей морской практике. Реализация рассматриваемых предложений обеспечит, на наш взгляд, безопасную и надежную эксплуатацию флота и послужит исполнению международных стандартов, применяемых в судоходстве, в том числе МКУБ. Предлагаемая вертикаль управления может быть полностью электронной, либо основанной на бумажном документообороте, либо являться сочетанием обоих подходов, что предусматривает создание автоматической системы управления ТО и ремонта (АСУ «ТОиР»).



Рис. 1. Действующая блок-схема №1

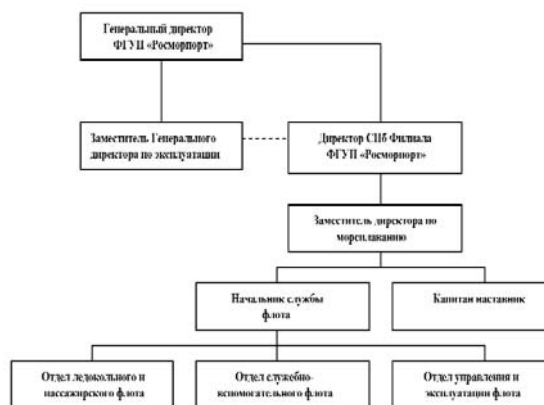


Рис. 2. Действующая блок-схема №2

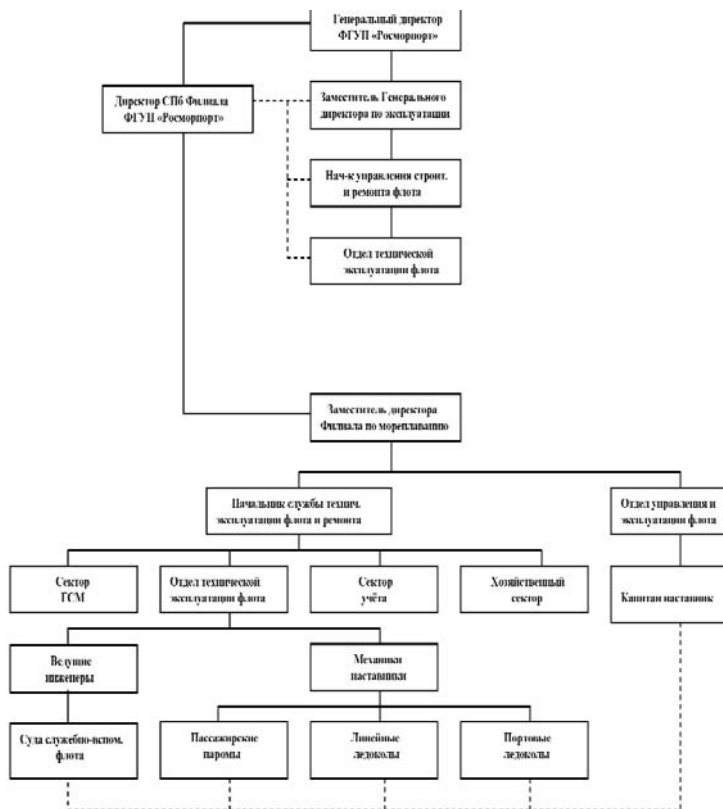


Рис. 3. Предлагаемая блок-схема №3