

**ПЛАНИРОВАНИЕ В СУДОРЕМОНТЕ,
«ЭКСПРЕСС-РАСЧЕТ ТАРИФА»**
(тариф предприятия на судоремонтные работы)

Рассмотрен внушительный по объему и своему значению документ «МЕТОДИКА РАЗРАБОТКИ ТЕХПРОМФИНПЛАНА СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ММФ...»

Что может быть полезным в нем и что можно подчеркнуть из него?

Конечно же, достаточно много. Можно долго анализировать методику прошлых лет и сравнивать с существующей ситуацией в судоремонте. Мы будем ещё ссылаться на многие положения данного документа в будущем при обсуждении различных вопросов производственной и экономической деятельности предприятий обслуживающих флот. Сейчас, на мой взгляд, стоит начать с самого важного показателя, который является основным элементом при определении стоимости ремонта флота. Таким элементом является - «Тарифная ставка» или «Стоимость одного сметного часа».

Для чего он нам нужен?

Под обращением «Нам» я подразумеваю всех заинтересованных лиц в процессе согласования договорной стоимости ремонта судна или корабля. Впрочем, до согласования, в соответствии с действующим законодательством (ФЗ-94 от 21.06.05г.), для бюджетных организаций процедура согласования стоимости ремонта до его начала не допускается, что по всем требованиям предыдущих лет является полнейшим абсурдом. Примерно такое же положение и с внебюджетниками, которые должны объявлять тендер и по принципу аукционных торгов, выставлять свои суда, вернее - объемы ремонтных работ на них. Но победителем определяется не тот, кто даст больше, а наоборот – даст меньшую стоимость своих услуг. Это так же удивительно «интересно». Тему торгов и организацию к их подготовке можно обсудить позже, но формирование первоначальной (объявленной) стоимости нужно рассматривать в первую очередь.

К сожалению, за последние десять лет судовладельцы так и не смогли обеспечить качественное содержание своей ремонтной документации. Тексты заявочных Ремонтных ведомостей, которые рассылаются судовладельцами внебюджетниками по судоремонтным предприятиям, оставляют желать лучшего. В них часто отсутствуют технические параметры механизмов и систем, даются не полные или не точные объемы работ, не определены виды ремонта. В большей части работ по корпусной, механической и электротехнической части указывается фраза – «Ремонт по дефектовке». Складывается такое впечатление, что для служб судовладельца «Правила технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций» (ПТЭ ТСиК РД31.21.30-97) не писаны. Так же и флот вовсе забыл о существовании «Положения об организации ремонта ...» (195-й приказ). А предремонтную дефектовку судовладелец самостоятельно до предоставления ведомостей на предприятия не производил и не собирается это делать. На что же он может рассчитывать? В результате в предложениях от СРП он получает стоимость работ без учета стоимости работ с фразой в РВ «по дефектовке», или эти работы расцениваются по минимуму, или по принципу «стелы», т.е. «на всю катушку». Кто выиграет такой конкурс, тендер или аукцион? Конечно по закону – кто меньше. Но и это еще не всё.

Предприятие, оснащенное всем необходимым оборудованием для ремонта судов, кораблей, сложных судовых технических средств и вооружения, имеющее удовлетворяющий штат грамотных квалифицированных и опытных рабочих и инженерно-технический персонал; предприятие постоянно подтверждающее (продлевающее) существующие лицензии и сертификаты, без которых невозможна деятельность судоремонтного предприятия в существующих условиях, просто, остается без заказчика. Потому что судовладелец объявляет свою стоимость, как правило, низкую и не намерен соглашаться с повышенным предложением исполнителя. Заказчик вынужден принимать решение в пользу наименьшей цены, которую дает предприятие или не имеющее вышеобозначенных условий или намеренно снижает стоимость «лишь бы обеспечить минимальную загрузку», что приводит к катастрофическим последствиям для СРП. Примеров на сегодня множество. Судовладельцы прекрасно на себе уже ощутили. Это ликвидация веду-

щих судоремонтных предприятий в регионах, вынужденные массовые сокращения рабочих мест, нехватка квалифицированных рабочих и инженеров (средний возраст 58 – 60 лет, или единственный в заводе токарь высокого разряда пенсионер выходит один день в неделю на проточку гребного вала). А за срывы сроков по ГОЗ начинают разбираться представители прокуратуры совершенно не компетентные в машиностроении и производственной деятельности судоремонтных предприятий, экономика которых очень далека от экономики коммерческих организаций. В результате прокурорских действий, даже за выполненные работы заводы на протяжении нескольких месяцев не получают от генерального заказчика денежные средства. КЗОТ ни кто не отменял и согласно ему предприятие обязано начислять зарплату своим работникам в том объеме, в котором это необходимо (включая вынужденные простои). Из-за сложившихся обстоятельств (в большей степени известных читателю) возникали стихийные забастовки работников заводов. Последнее, негативно сказывается на отношениях Судовладельца и СРП. Это так же ни к чему хорошему не приводит.

Возможно, немного отошел от заданной темы, но круг заинтересованных лиц и причина необходимости понимания применения «Тарифной ставки» для смет на ремонт судов уже проясняется.

Продолжим. Пусть, каким либо образом сформированный перечень ремонтных работ на судно или корабль уже представлен в виде Ремонтной Ведомости от судна судовладельцу. Служба механика (СТЭФ, МСС, ТУ и т.п) прорабатывая данную ведомость, всёравно, стараются определить по представленному объёму работ их стоимость и дать в финансовые службы предварительную сумму затрат на ремонт. Рассчитывают ли они стоимость по предыдущим ведомостям или нанимают независимого сметчика (оценщика), или получают предварительно от потенциальных исполнителей, в любом случае стоимость судоремонтных работ рассчитывается по прейскурантам в основе которых лежит соответствующая этим работам трудоемкость. Но нужно иметь и в виду, что достаточное количество услуг судоремонтных предприятий рассчитывается не по трудоемкости, а имеют собственные ценообразующие показатели или собственные тарифы.

Напомним, что стоимость судоремонтных работ по заявочной Ремонтной Ведомости (Сметная стоимость) складывается из стоимости работ без материала, стоимости основного и вспомогательного материала, стоимости покупных изделий (СЗЧ, ЗИП, полуфабрикатов, поковок). Контрактная стоимость ремонта судна включает в себя стоимость судоремонтных работ и все обязательные доплаты, к которым относятся – выплаты, доплаты и надбавки согласно КЗОТ; накладные расходы предприятия; прибыль; отчисления в государственные бюджетные фонды; отчисления РМРС и другим надзорным органам; налоговые отчисления.

Каждое судоремонтное предприятие, выполняющее соответствующую только ему номенклатуру работ имеет определенные ресурсы и собственную структуру. Значит, предложение по контрактной стоимости ни как не может быть одинаково с контрактной стоимостью другого предприятия. Сметная стоимость работ, так же не может быть одинакова. В основе стоимости работ без материала в сметном расчёте любого предприятия используется трудоёмкость, т.е. затраты определенного количества времени на выполнение конкретной работы выраженные в нормо-часах. И каждое предприятие имеет утвержденные собственные нормативные документы или применяет нормативы, действующие на родственных предприятиях данной отрасли, конкретно – судоремонта. (Но ни как не нормативы гражданского строительства, на которые требуют ссылаться в конкурсной документации на аукционах по размещению заказов на судоремонтные работы Правила для участников данных конкурсов и аукционов). На трудоёмкость (производительность) существенно влияют следующие факторы: наличие специализированного технологического оборудования, оснастки и приспособлений; технология выполнения отдельных видов работ; квалификация производственных рабочих; наличие причального кранового и транспортного обеспечения; собственных плавсредств, судоподъемных устройств и доков; метод швартовки ремонтирующихся судов; закрытая или открытая акватория завода, природно-климатические условия региона и многое другое.

Для определения предварительной (ориентировочной) контрактной стоимости ремонта судна можно использовать, сложившуюся сегодня на практике методику расчета, зная суммарную по смете трудоёмкость и тарифную ставку завода или судоремонтного предприятия. Этот

показатель не может быть единым на все виды работ, так как затратные составляющие по видам работ различны друг от друга. Например доковые работы имеют свои затраты, работы по надводному ремонту – свои. Окончательная стоимость всегда согласовывалась только после проведения предремонтной дефектации, выполнения необходимых работ по обеспечению дефектовки узлов и механизмов, и окончательного согласования объемов работ. Положениями на ремонт флота (ММФ, МРХ и ВМФ) данная процедура была определена в одну треть ремонта. В судоремонте только дефектовка может показать полный (требуемый) объем восстановительных работ и необходимый объем материала. Как говорится – «Вскрытие покажет».

Если заказчику или исполнителю, все же удалось пронормировать Ремонтную ведомость, то, зная сложившуюся на предприятии стоимость нормо-часа, путём перемножения её на суммарную трудоёмкость по смете можем получить ориентировочную стоимость контракта. И наоборот, зная стоимость предложенную Заказчиком и суммарную трудоёмкость по смете путём деления первого на второе получим расчетную стоимость нормо-часа (или тариф). Сравним данный тариф с расчетным тарифом, сложившимся на своём предприятии на текущий период и определяем разницу, по которой можно принимать решение. Если разница положительная, то возможно, предложение можно рассматривать, если разница отрицательная, то заказ может быть убыточным.

Есть еще применение тарифа в расчетах. Предложенную стоимость контракта можно разделить на данный тариф и получить суммарную трудоёмкость по смете. Зная среднесуточную выработку на данных типах (проектах) судов, можно разделить суммарную трудоёмкость по ведомости на эту выработку и получить количество судосудок, т.е. продолжительность ремонта судна в сутках. Берём календарь, отчитываем данное количество дней от предполагаемой даты начала ремонта и получаем дату окончания ремонта. В этом случае решение принимается на основе определения возможностей освоения сроков ремонта, и достаточно ли предложение по финансированию работ в обеспечении данных сроков.

В среднем, предложения предприятий по суммарной трудоёмкости работ могут быть близкими к какому-то номинальному значению. А по стоимости они различаются именно по тем причинам, которые описаны выше.

Как определить размер тарифа

Если требуется тщательный расчет тарифа (стоимости нормо-часа), то Вам необходимо ознакомиться с материалами, опубликованными в данном журнале, начиная с №3 – 2008 г. по №6 – 2009 г. (МЕТОДИКА РАЗРАБОТКИ ТЕХПРОМФИНПЛАНА СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ММФ).

Можно предложить ещё пару способов расчета данного показателя. Плановые службы крупных предприятий имеют расчет тарифа, кроме этого он периодически перерасчитывается и утверждается руководителями. Малые предприятия его также рассчитывают и используют в подготовке предварительных расчетов ремонтных ведомостей. Но есть и те, кто использует тариф других предприятий «понаслышке». Это опасная ситуация. Не зная собственного тарифа, можно неправильно рассчитать свои возможности.

Тем не менее, стоит ознакомиться с этими способами расчета тарифа.

Первый самый простой. Достаточно разделить контрактную стоимость работ по ведомостям уже закрытых контрактов на трудоёмкость выполненных работ. Необходимо рассчитать это соотношение по всем ведомостям за прошедший год и вывести среднеарифметическое значение. Этот показатель отражает, по какой стоимости одного сметного часа Вами выполнялась работа в прошедшем году. Насколько успешно были освоены заработанные Вами средства – судить Вам. Если анализ работы предприятия за предыдущий период был удовлетворительным, значит можно использовать данный показатель и в текущем году, с некоторыми поправками. Рынок есть – рынок, и инфляция его касается самым непосредственным образом. Для применения в расчетах потребуется полученный тариф умножить на коэффициент инфляции.

Второй способ потребует от Вас немного усидчивости и достоверности.

Дело в том, что для расчета нужно собрать пусть не все, но основные данные по затратной части финансовых средств предприятия и полученных доходов.

Все эти данные можно занести в группу таблиц, а в сводной, вывести результаты расчетов. Сводная табличка для N-го предприятия может иметь следующий вид:

РАСЧЕТ
 плановой тарифной ставки
 Предприятие: _____ на 20_____ г.

№ п/п	Наименование показателя	Значение
1	Кол-во основных рабочих (согласно штатного расписания)	45
2	Кол-во вспомогательных рабочих (согласно штатного расписания)	15
3	Кол-во работников АУП (согласно штатного расписания)	25
4	Средняя з/п на 1 основного рабочего	9 800
5	Средняя з/п на 1 вспомогательного рабочего	5 500
6	Средняя з/п на 1 работника АУП	8 500
7	кол-во месяцев	12
8	Фонд з/п основных рабочих (п.1 х п.4 х п.7)	5 292 000
9	Фонд з/п вспомогательных рабочих (п.2 х п.5 х п.7)	990 000
10	Фонд з/п рабочих всего (п.8 + п.9)	6 282 000
11	Фонд з/п работников АУП (п.3 х п.6 х п.7)	2 550 000
12	Аренда за год (согласно бух. отчетности)	7 200 000
13	Расх на орг техн и докум. (согласно бух. отчетности)	295 480
14	Прочие расходы фзп в обеспечение осн.пр-ва (25% от сумм ФЗП, или согласно бух. отчетности)	2 208 000
15	Кол-во рабочих дней	250
16	Ср. кол-во рабочих дней в месяце	21
17	Кол-во рабочих часов в день	8
18	Среднее кол-во часов в месяце (п.16 х п.17)	168
19	Среднее кол-во часов в год (п.18 х п.7)	2 016
20	Тарифная ставка основных рабочих (п.8 / п.1 / п.19)	58
21	Тарифная ставка вспомогательных рабочих (п.9 / п.2 / п.19)	33
22	Тарифная ставка Рабочих (п.10 / (п.1+п.2) / п.19)	52
23	Прочие расходы в обеспечение осн.пр-ва	7 678 818
24	Всего фзп в обеспечение осн.пр-ва (п.11 + п.23)	10 228 818
25	Расходы на содержание АУП (п.12 + п.13 + п.14)	9 703 480
26	Всего расходы в обеспечение (п.23 + п.24 + п.25)	27 611 116
27	Всего фонд з/платы на который распределяются общезаводские расходы (п.10)	6 282 000
28	Процент расходов в обеспечение основного производства (п.26 / п.27 х 100)	440
29	Прочие общезаводские расходы в обеспечение основного производства (по бухгалтерской отчетности)	3 500 000
30	Всего расходов (п.26 + п.29)	31 111 116
31	Процент общезаводских расходов в обеспечение основного производства (п.30 / п.27 х 100)	495
32	Средняя тарифная ставка основных рабочих (п.22)	51,93
33	Косвенные расходы (п.32 / п.31) х 100	257,20
34	Тарифная ставка без учета рентабельности (п.32 + п.33)	309,14
35	Рентабельность (п. 34 х 25%)	77,28
36	Тарифная ставка (п. 34 + п. 35)	386,42

Показатели, входящие в расчет п. 23 "Прочие расходы в обеспечение основного производства" и п. 29 «Прочие общезаводские расходы»

- 1 Начисление налогов на заработную плату
- 2 Налог на имущество
- 3 Экология
- 4 Амортизация ОС
- 5 Стройка здания (капстроительство)
- 6 Уголь
- 7 Дизельное топливо
- 8 Электроэнергия
- 9 Вода
- 10 Водоотвод
- 11 Вывоз твердых бытовых отходов
- 12 Услуги связи: телефон, Интернет.
- 13 Материалы на основное производство
- 14 Инструмент и оборудование
- 15 Подготовка, переаттестация и повышение квалификации персонала
- 16 Наблюдение Регистра.
- 17 Командировочные расходы
- 18 Охрана труда
- 19 Услуги проектно-конструкторских организаций

И в качестве примера:

Предварительный расчет Ремонтной Ведомости в трудоёмкости составил 4500 нормочасов. Для N-го предприятия предварительная контрактная стоимость может быть рассчитана таким образом: $4500 \times 386,42 = 1\,738\,891,18$ без НДС или $2\,051\,891,60$ с учетом НДС (18%). Это значит, что данная сумма является минимальновозможной для данного предприятия. Соглашаться на меньшую стоимость, значит работать в убыток.

Ни одно из бедствий, ни одна война не разрушали нашу экономику так, как отсутствие экономики в период её реформы. Еще тяжелее, когда придуманные «Правила торгов» несут в себе грубейшие ошибки и несоответствия Техническим требованиям по эксплуатации и обслуживанию флота. Следствием этих ошибок является большое количество аварий во время эксплуатации, а соответственно и гибели судов, грузов и личного состава. Не забывайте пословиц – «Скупой платит дважды» и «Дешевое хорошим не бывает».

В следующих материалах можно начать обсуждение вопросов и предложений, связанных с решением проблем по подготовке и организации ремонта флота на российских верфях с учетом требований Федерального закона от 21.06.2005 г. №94-ФЗ "О РАЗМЕЩЕНИИ ЗАКАЗОВ НА ПОСТАВКИ ТОВАРОВ, ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ, ОКАЗАНИЕ УСЛУГ ДЛЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ И МУНИЦИПАЛЬНЫХ НУЖД".

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: info@baltprint.ru).

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