

Оценочная деятельность и судоремонт

В 2013-м и в начале 2014 года вопросами и проблемами формирования стоимости судоремонтных работ стали интересоваться не только судоремонтники, но и специалисты различных областей, так или иначе связанных с эксплуатацией, управлением или экономикой флота. По содержанию поступающих вопросов, обращений, повествований и пояснений причин появившейся заинтересованности напрашивается вывод о низком уровне понимания и знаний самого определения СУДОРЕМОТ.

В сентябре 2013 года во Владивостоке прошел III Конгресс оценщиков Дальнего Востока. Организованный Общероссийской общественной организацией «Российское общество оценщиков» и Приморским региональным отделением Российского общества оценщиков. В рамках данного конгресса 13 сентября состоялась Международная научно-практическая конференция «Проблемы и перспективы оценочной деятельности в устойчивом развитии рыбопромышленного комплекса Дальневосточного бассейна». Мне было предложено подготовить доклад и выступить на этой конференции с раскрытием вопросов о формировании стоимости судоремонтных работ. На причинах возникновения данного вопроса останавливаться не станем. Предлагаю ознакомиться с содержанием доклада.

**Международная научно-практическая конференция
«Проблемы и перспективы оценочной деятельности в устойчивом развитии
рыбопромышленного комплекса
Дальневосточного бассейна»**

13 сентября 2013 г. Владивосток.

Доклад.

«Потребность в нормативном обеспечении процедуры оценки стоимости судоремонтных, модернизационных, реновационных работ на судах и правовая защита результатов работы сметчиков (оценщиков)»

Речь пойдет о необходимости наличия обоснования расчетов стоимости судоремонтных работ. К таким работам относятся работы по восстановлению технических характеристик судна для выполнения его задач. К задачам отнесем – добычу рыбы (морепродуктов), переработку ее в море, транспортировку на берег, кроме того, работу научно-исследовательского флота, без которого рыбаки не смогут правильно определиться с районом промысла. Не забываем задачи флота по охране экономической морской зоны России пограничным флотом. То есть, основной задачей рыбопромыслового предприятия по Уставу является достижение максимальной прибыли.

Руководитель рассматривает вопросы о целесообразности содержания стареющего флота (основных фондов), о его рентабельности, переоборудовании под выпуск новой продукции, замене технологического оборудования на более новое, производительнее, с применением энергосберегающих технологий

(модернизация). Или стоит задуматься о приведении судна в товарный вид для перепродажи, а может и вовсе списать да пустить «на гвозди» (утилизировать). Что дороже? Для ответа необходимо просчитать все варианты.

Как это делается сейчас?

Экипажем готовится ведомость работ и рассылается на судоремонтные предприятия, которые расценивают и дают свою стоимость работ, стоимость материалов, сроки и условия.

На основании полученных предложений, судовладелец рассматривает варианты решений:

А) будет ли он вкладывать средства в старый флот или ему стоит приобрести новый;

Б) стоит ли модернизировать или восстановить, как было;

В) стоит ли тратить деньги на мероприятия по утилизации судна или продать как есть;

Г) если соглашаться на ремонт, то какой выгоднее – тот, что дешевле или тот, что качественней. И где ремонтировать в России или за рубежом.

Как мы видим, наличие расчета имеет важное значение уже на первом этапе, до начала работ на судне.

На основании таких расчетов формируется финансовый план – бюджет ремонта флота. На перспективу закладываются плановые расходы, и на эти статьи судовладелец начинает отчислять конкретные суммы из доходов предприятия (организации).

Насколько достоверны расчеты, настолько будет обеспечена достаточность финансирования ремонта флота.

На сегодня судовладелец планирует ремонтный бюджет и на основании финансовых отчетов (затрат) на ремонт и содержание флота по прошедшему периоду, плюс инфляция, плюс амортизация.

Но приходит срок ремонта и всё с начала.

Исполнитель, будь то судоремонтный завод, или база технического обслуживания, или малые бригады («дикие бригады») выставляют свои расчеты, сроки, условия. Предварительные расценки достаточно привлекательны. Заказчик – соглашается. Судно выводится из эксплуатации. Исполнитель проводит дефектовку принятых в ремонт узлов, устройств, механизмов с полной разборкой в цеховых условиях, а на судне могут производиться крупные сопутствующие работы для дефектовки корпусных конструкций – демонтаж мебели по помещениям, демонтаж систем, зашивки и изоляции переборок, подволоков, бортов, палуб, трубопроводов. И только после этого можно определить истинный объем работ. Судовладелец вынужден согласовывать новые дополнительные работы, объёмы, категории ремонта, списки требуемых сменно-запасных частей (СЗЧ), стоимость и сроки их поставки, соответственно новые сроки и стоимость ремонта судна в целом. Сам заказчик несёт дополнительные затраты и потери.

Возникает необходимость пересогласования основных и дополнительных договорных, сметно-заказных документов.

Не редко данная процедура затягивается до окончания ремонтных работ. Возникают серьёзные конфликтные ситуации, разрешение которых заканчивается в арбитраже.

Разбирательства происходят как во время ремонта судна, так и после подписания акта приемки судна из ремонта. Особые случаи, когда вопросы судовладельцу начинает задавать таможня по поводу ремонта судна за границей, защищая государственные интересы в области экономической политики.

Как видите, государственные структуры тоже заинтересованы в наведении порядка в этом направлении. Рано или поздно там будут работать грамотные специалисты.

Чьих интересов вам придется придерживаться при разработке или аудите смет?

- владельца бизнеса,
- предприятия,
- региональные,
- государственные.

В любом случае, придёт время, Вам потребуется защищать и свои интересы.

Чтобы быть к этому готовым надо иметь понимание природы цифр в сметной документации судоремонта, понимание того, с чем вы работаете, нужен опыт, знание отрасли, знание технологий и навыки применения этих знаний.

Интерес к ценообразованию в судоремонте с недавнего времени возник у структур правоохранительных и следственных органов по результатам ремонтных работ на судах и кораблях бюджетных организаций, проводимых по госзакупкам в соответствии с 94-ФЗ, включая гособоронзаказ. Имеются примеры судебных решений по отношению к руководителям судоремонтных предприятий и представителям заказчиков.

Что касается промыслового флота, есть реальные примеры, когда судовладелец, отказавшись рассчитываться за ремонт своего флота, по решению суда был вынужден продать судно и рассчитаться с предприятием. В этом большую роль сыграл грамотный подход защиты со стороны СРП к правильному обоснованию применения нормативов в расчетах стоимости выполненных работ.

Имеют место другие, более трагические случаи, одной из косвенных причин которых может быть результат расчета стоимости работ.

Затонуло рефрижераторное судно по причине прорыва трубопровода балластно-осушительной системы в машинном отделении. Судно вышло в рейс после ремонта. Данный участок трубопровода был указан в ремонтной ведомости, но из-за большой стоимости сопутствующих работ по демонтажу и восстановлению мешающего трубопровода под пайолами, где высота обрешетки составляла 1,5 м., данный участок не был отремонтирован. В результате, судовладелец потерял судно. Экипаж успел спастись.

Цена сопутствующих работ – погибшее судно.

Может возникнуть вопрос, а что это такое – сопутствующие работы, и что значит «дорого»?

Прокурор попросит ответить на него того, кто расценивал ведомость и независимого эксперта (аудита) для обоснования правильности применения нормативной документации.

Что должен знать наш эксперт?

Судоремонт это особая отрасль, относящаяся к машиностроению и в значительной степени отличается от судостроения, как в организации с технологией производства, так и в экономике.

Это стало известно в период зарождения кораблестроения на Руси. Первые верфи, строившие парусный флот на береговых стапелях в последствии строили сухие доки для ремонта этих же кораблей, приходящих с дальних походов и морских сражений для залатывания обшивки и восстановления набора корпуса.

Для обеспечения безопасности мореплавания и защиты окружающей среды, так же во исполнении требований международных соглашений и конвенций все суда подлежат освидетельствованию Морским регистром судоходства, Речным регистром судоходства, Государственной инспекцией по маломерным судам, Военной приемкой на военно-морском флоте.

Для выполнения требований этих органов необходимо поддерживать и восстанавливать эксплуатационные технические характеристики. Для чего и проводятся судоремонтные работы, которые классифицируются в зависимости от характера работ на различные виды и категории.

- на класс Регистра или капитальный ремонт судна;
- промежуточный или доковый ремонт;
- навигационный или текущий ремонт;
- аварийный ремонт при получении повреждений или при отказе в работе основных механизмов и систем.

Весь флот имеет ведомственную принадлежность или принадлежит частным компаниям. По назначению традиционно продолжает относиться к определённой отрасли народного хозяйства. По этому судовладелец продолжает пользоваться (руководствоваться) нормативной документацией определённой отраслевой принадлежности времен советской эпохи.

По принадлежности к отраслям флот относился как – военный, торговой, пассажирский, рыбопромысловый, добывающей, научно-исследовательский, учебный, пограничный, спасательный и т.д.

Для эксплуатации флота и поддержания его в надлежащем состоянии судовладелец имеет технические службы, которые продолжают выполнять условия и требования отраслевых руководящих документов, разработанных еще в советское время. Или эти службы разрабатывают на их основе собственную нормативную базу.

К нормативным документам можно отнести:

- Правила технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций РД 31.21.30-97;
- ПОЛОЖЕНИЕ о ремонте судов на заводах Минморфлота СССР РД 31-50-03–89;
- ПОЛОЖЕНИЕ о ремонте судов флота рыбной промышленности МРХ СССР;
- Инструкция по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции на промышленных предприятиях морского флота;

- ПОЛОЖЕНИЕ об организации ремонта, переоборудования и модернизации боевых кораблей, вспомогательных судов и базовых плавучих средств ВМФ;
- Стандарты (ГОСТ),

Государственные надзорные органы в своих правилах и инструкциях придерживаются десятилетиями выверенными документами, потому, что все инструкции на флоте написаны кровью.

Невыполнение требований или халатное к ним отношение влечет за собой трагедию.

Каждое положение на ремонт флота расписывает или ссылается на соответствующие нормативные документы, по которым необходимо работать всем службам флота.

К таким положениям относились и относятся инструкции по составлению смет на ремонт судна, инструкции по организации дефектовки судов, Положение о межрейсовом ремонте и многие другие.

Как составная часть этого комплекта является следующая нормативная документация:

- Прейскурант на судоремонтные работы № 26-05-24;
- Справочник ТРУДОЕМКОСТЬ на единицу измерения (параметра) судоремонтных работ
- Приложение к Прейскуранту - ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕМОВ РАБОТ ПО КАТЕГОРИЯМ РЕМОНТА КОМПЛЕКТОВ И УЗЛОВ СУДНА.
- УНИФИЦИРОВАННЫЕ КАЛЬКУЛЯЦИОННЫЕ НОРМАТИВЫ НА РЕМОНТ СУДОВ ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ (УКН)
- Приложение к Прейскуранту – Нормы расхода материалов;
- Справочники технических характеристик судовых механизмов;
- Справочники технических характеристик материалов, применяемых в судоремонте;
- Технические условия по эксплуатации и ремонту механизмов и судовых устройств (ТУ).
- Номенклатурный ценник материалов (прайс-листы на материалы);
- Методическая литература.

Не для кого не секрет, как формируется стоимость работ и отпускная цена.

Ст.работ = Трудоемкость * Тариф + Ст. материала * Товарно-трансп.накл. + Ст. полуфабр. и покуп.изд

Ст.работ ещё называют – сметной стоимостью

Но это не всё.

Отпускная цена это

ОЦ = Ст.работ + Накладные + Прибыль + НДС

Согласно положений, стоимость работ при заключении договора на судоремонтные работы не является окончательной, об этом мы уже говорили.

Но согласно тех же положений на уточнение отводится 1/3 ремонта.

Для расчетов применяются нормосборники, основным параметром которых является трудоёмкость, выражаемая в нормо-часах. Имея суммарную трудоёмкость всех работ по смете, и зная среднесуточную выработку, можно определить ориентировочный срок выполнения работ.

Каждое предприятие имеет возможность рассчитать стоимость часа работы своих производственных участков и на многих СРП расчет такого показателя практикуют.

Данный показатель называется тарифом или тарифной ставкой. Имея рассчитанный тариф на текущий период достаточно просто определить стоимость работ умножив его на трудоёмкость каждой работы в ведомости.

Сама тарифная ставка не стабильна. Ее величина постоянно меняется в зависимости от множества внешних и внутризаводских экономических факторов.

Применяя подобный расчет, определяется нижний предел (вилка) стоимости работ по смете, переступить который предприятию будет опасно, т.е. работы будут выполнены в убыток.

Введение процедуры выставления флота на ремонт через торги, тендеры и аукционы по 94-ФЗ и 223-ФЗ полностью разрушает систему организации технического обслуживания флота. При таком положении дел участники процесса пытаются и находят альтернативные варианты взаимоотношений не всегда удачные и не всегда корректные по отношению к выполнению требований надзорных органов.

Вот здесь и требуется применить тот самый опыт, который не ...

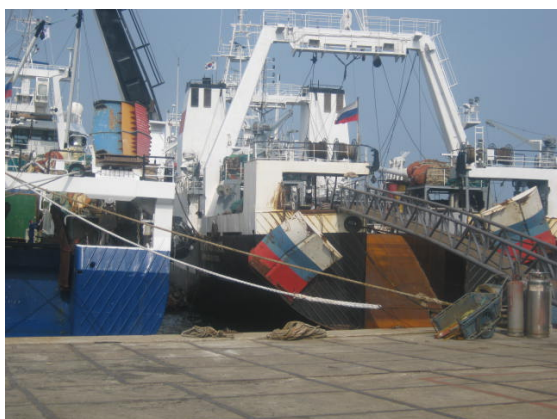
Знание системы, умение свободно интегрироваться в новые взаимоотношения Заказчика с Исполнителем. Здесь нужно уметь не только применить правильный норматив, но и защитить свои расчеты перед теми, кто этого в праве от Вас потребовать.

Исходя из определения, что судно это сложное техническое сооружение, состоящее из десятков тысяч составных, узлов, устройств и механизмов. Для их ремонта, надо понимать, за десятилетия уже сформированы нормативы. И в наш век цифровой техники без компьютерной обработки данных уже не обойтись, формирование сметной документации на основе перечисленных ранее методик, справочников и приложений в полнее возможно. Примеры тому: ИСС «Судокаталог» (Севастополь), МАРТ-СМЕТА «КС МАРТ» (Владивостоок). КИС «Троникс» (СпБ), Комплекс «TRIM» (НПП "СпецТек" СпБ)

Глазырин Ю.А.
13.09.2013
+7 914 650 1680
martflot@mail.ru

Фотоприложение к докладу

Причал судоремонтного предприятия в порту Пусан, Южная Корея,
23.05.2013 г.



Причал судоремонтного предприятия в порту Находка, Приморский край
Россия, 03.07.2013 г.

