

структур, которые осуществляют кредитование товарооборота клиентов только при условии страхования перевозимых грузов. При оплате сделок с помощью документального аккредитива требования к страховому покрытию обязательно включаются в аккредитивное соглашение.

Страхование международных перевозок грузов производится на стандартных условиях, которые называются оговорками. Каждая из этих оговорок имеет номер, включающий дату её принятия. Эти оговорки разрабатываются на основании международной практики Институтом лондонских страховщиков. Их принято называть оговорками "А", "Б" и "С" Института лондонских страховщиков (Clauses 252-254.1.1.82). Существуют также другие общепринятые правила, разработанные немецкими страховщиками, которые принципиально не отличаются от британских.

При заключении договоров купли-продажи товаров на условиях поставки CIF, CIP, DDU и DDP в соответствии со сборником INCOTERMS 2000 обязанность заключения договора страхования возлагается на продавца. Другие условия поставки не содержат оговорок в отношении обязанности страхования товара кем-либо из контрагентов.

Наибольшие гарантии возмещения ущерба грузу при его перевозке можно получить, обратившись в одну из страховых компаний, предоставляющих услуги по страхованию грузов. Финансовое состояние страховых компаний находится под постоянным контролем государственных органов. Страховщик заинтересован в проведении комплекса предупредительных мероприятий для уменьшения вероятности убытка; он может выдвигать определенные требования к маршрутам и порядку осуществления перевозок, что существенно отражается на их убыточности. Таким образом, может быть достигнут компромисс между интересами всех сторон, участвующих в транспортном процессе. На проведение мероприятий по предупреждению убытков расходуются средства из специально создаваемых резервов страховых компаний, и грузовладелец, принимающий дополнительные меры по их предупреждению, получает скидки со страховых взносов.

УДК 629.42

ПРОГНОЗНАЯ ОЦЕНКА ВЕЛИЧИНЫ СЕБЕСТОИМОСТИ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

В. Б. ПОЛОСАТКИН

Сибирский государственный университет путей сообщения

В современных условиях идея разделения функций локомотивного депо рассматривается с разных позиций и аргументация в ее поддержку основывается на ряде обстоятельств. Во-первых, структурная перестройка в локомотивном депо является необходимым шагом в решении основной задачи реформы железнодорожного транспорта в целом: разделения конкурентного и естественно-монопольного секторов. Во-вторых, локомотивные депо, ставшие базовыми предприятиями по ремонту подвижного состава, попав в конкурентную среду, должны будут значительно повысить эффективность своей работы.

Предпосылками к этому должны стать рост объема ремонтов, повышение уровня специализации и объективная необходимость технического перевооружения. Влияние конкурентной среды на работу ремонтного сектора, очевидно, проявится и будет усиливаться по мере имущественного обособления и обретения хозяйственной самостоятельности создаваемой Дирекции по ремонту подвижного состава.

Третьим аргументом в пользу проводимых мероприятий должно стать улучшение использования локомотивов и локомотивных бригад как за счет повышения технического состояния локомотивов, выпущенных из ремонта специализированными предприятиями, так и за счет совершенствования эксплуатационной работы.

Можно привести и ряд контраргументов перестройки, каждый из которых будет убедительным, но все они имеют один недостаток, поскольку ориентированы на традиционные экономические отношения и не вписываются в идеологию перестройки на железнодорожном транспорте. По мере развития реальной конкуренции на железнодорожном транспортном рынке убедительность этих контраргументов будет снижаться.

На Западно-Сибирской железной дороге проделана большая работа по реализации структурной перестройки в локомотивном хозяйстве. Подготовлена необходимая документация, разработана методика разделения имущества, контингента, фонда оплаты труда, эксплуатационных расходов между вновь создаваемыми структурами. Установлена четкая специализация всех вновь создаваемых структурных подразделений локомотивного хозяйства. На базе локомотивных депо Омск и Москва проведен эксперимент по организации работы в новых условиях.

В то же время результаты эксперимента не дали достаточного материала для вывода об экономической эффективности проведенных мероприятий. Поставлен под вопрос сам принцип формирования базовых предприятий по ремонту подвижного состава. Но уже с 2004 года все депо дороги будут работать в новых условиях. При этом на смену территориальному принципу формирования ремонтных предприятий придет принцип специализации депо по видам ремонта и сериям локомотивов.

Изменение специализации локомотивных депо предполагается провести в основном путем организации филиалов или, другими словами, переподчинения существующих ремонтных участков без принципиального изменения характера их работы. Поэтому перераспределение основных расходов локомотивного хозяйства (прямых расходов) будет происходить пропорционально изменению объема работы, т.е. пропорционально изменению программы соответствующего вида ремонта. При этом себестоимость в части зависящих (прямых) расходов на каждом филиале по каждой номенклатурной группе ремонта без учета инфляционных процессов не должна изменяться. В целом же на дороге изменение себестоимости в части прямых расходов может быть связано только с изменением размещения соответствующего ремонта по участкам (филиалам).

Для получения прогнозных величин себестоимости работ в текущем периоде после организационного и экономического обособления ремонтных и эксплуатационных депо основные общие и общехозяйственные затраты должны быть разделены с учетом численности работников, фонда их заработной платы, стоимости имущества и других показателей.

Выполнение этой работы диктуется желанием получить значения себестоимости ремонтов и эксплуатационной работы по отчетным данным еще не разделенных депо. В дальнейшем названное распределение делать не придется. Поскольку основная часть инфраструктуры локомотивных депо создавалась и развивалась для обслуживания ремонта, то при разделении депо она передается базовым предприятиям по ремонту локомотивов и всеми своими затратами включается в себестоимость ремонта.

Как показали расчеты, величина основных общих и общехозяйственных расходов в процентах к прямой заработной плате, относимая на ремонт локомотивов, возрастает в несколько раз при некотором ее сокращении в части, включаемой в себестоимость эксплуатационной работы. Например, в локомотивном депо Барабинск до разделения средняя величина распределяемых расходов составляла 156 % к основной заработной плате. После разделения депо на эксплуатацию стало относиться 137 %, на ремонт – 240 %. В депо Новокузнецк эти изменения наиболее заметны: средняя величина до перестройки составляла 214 %, после перестройки на эксплуатацию будет относиться 147%, на ремонт – 765 %.

Несмотря на то, что структурная перестройка в локомотивном хозяйстве приводит к заметному росту себестоимости ремонта за счет увеличения основных общих и общехозяйственных расходов, задача снижения себестоимости не может ставиться только как проблема сокращения абсолютной величины и удельного веса этих затрат. Оптимальный уровень рассматриваемых затрат определить невозможно, так как их величина зависит от структуры основных общих и общехозяйственных затрат, от принятой системы планирования и учета расходов, от развития инфраструктуры предприятия, от соотношения восстанавливаемых и приобретаемых новых запасных частей и многих других факторов.

К основным общим и общехозяйственным расходам нельзя относиться как к какому-то виду непроизводительных расходов и ставить вопрос об их сокращении в отрыве от вышеназванных факторов, имея в виду тесную связь этих расходов с большей частью прямых затрат.