

УДК 657.22

СПЕЦИФИКА ВЕДЕНИЯ БУХГАЛТЕРСКОГО И УПРАВЛЕНЧЕСКОГО УЧЕТА ЗАТРАТ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ СУДОРЕМОНТНОЙ ОТРАСЛИ**Н.А. Бегисшева**ФГБОУ ВО «Калининградский государственный технический университет», Калининград,
email: nadezhda.begisheva@klgtu.ru

Аннотация. В статье разработан и поэтапно охарактеризован научно-методический подход к организации бухгалтерского учета затрат на предприятиях судоремонтной отрасли. Также даны детальные рекомендации по формированию системы управленческого учета затрат с учетом специфики отрасли. Обосновывается важность применения каждого из элементов управленческого учета. Предложены подходы к формированию классификации затрат предприятием и отражению их на счетах, к выстраиванию детальной аналитики по всем счетам затрат с выделением субсчетов и аналитических счетов. Отдельное внимание уделено формам оплаты труда, применяемым судоремонтными предприятиями, видам анализа расходов на оплату труда. Отражена значимость осуществления бюджетирования затрат и его анализа. Охарактеризован учет вспомогательных производств судоремонтных предприятий. Проанализирован состав и специфика общепроизводственных и общехозяйственных расходов. Охарактеризован позаказный метод учета судоремонтных работ. Предложен отчет о себестоимости заказа. Даны общие рекомендации по оптимизации затрат на судоремонтных предприятиях.

Ключевые слова: учет затрат на судоремонт, субсчета к счетам учета затрат, группировка затрат по направлениям, затраты на оплату труда, стимулирование работников, анализ динамики затрат, центры ответственности, бюджет затрат, нормирование затрат, общепроизводственные расходы, общехозяйственные расходы, прямые затраты основного производства судоремонтные предприятия, учет вспомогательных производств, аналитика по счетам 20 и 25, формирование себестоимости судоремонтных работ, отчет о себестоимости заказа, направления снижения затрат, управленческий учет судоремонтных затрат.

SPECIFICS OF ACCOUNTING AND MANAGEMENT COST ACCOUNTING AT ENTERPRISES IN THE SHIP REPAIR INDUSTRY**N.A. Begisheva**

FSBI «Kaliningrad state technical university», Kaliningrad, email: nadezhda.begisheva@klgtu.ru

Abstract. This article develops and describes, step by step, a scientific and methodological approach to organizing cost accounting at ship repair companies. Detailed recommendations for developing a management cost accounting system, taking into account the specifics of the industry, are also provided. The importance of applying each element of management accounting is substantiated. Approaches to classifying enterprise costs and reflecting them in accounts are proposed, as well as to developing detailed analytics across all cost accounts, identifying sub-accounts and analytical accounts. Special attention is given to the payment methods used by ship repair facilities and the types of labor cost analysis. The importance of cost budgeting and its analysis is highlighted. Accounting for auxiliary operations at ship repair facilities is described. The composition and specifics of overhead production and general business expenses are analyzed. The job-based accounting method for ship repair work is described. A per-job cost report is presented. General recommendations for cost optimization at ship repair facilities are provided.

Keywords: accounting of ship repair costs, sub-accounts to cost accounting accounts, grouping of costs by areas, labor costs, employee incentives, cost dynamics analysis, responsibility centers, cost budget, cost standardization, general production costs, general business costs, direct costs of the main production of ship repair enterprises, accounting of auxiliary production, analytics for accounts 20 and 25, formation of the cost of ship repair work, report on the cost of an order, areas for reducing costs, management accounting of ship repair costs.

Дата поступления статьи в редакцию: 13.01.2026

Дата принятия статьи в печать: 27.02.2026

Введение

К традиционным промышленным отраслям РФ можно отнести судостроение и судоремонт. В 2019 году Правительством утверждена Стратегия развития судостроительной промыш-



ленности на последующие тридцать лет, согласно которой судостроительная отрасль должна обновиться, технически перевооружиться, стать конкурентоспособной, иметь современные производственные мощности и опытных рабочих. Это относится как к военному, так и гражданскому судостроению [7].

Особенностью сферы гражданского судоремонта является то, что в ней практически нельзя планировать затраты, так как каждый заказ на ремонт уникален.

В настоящее время в связи с введением санкций по отношению к стране судостроение и судоремонт вынуждены переориентироваться на российские комплектующие, материалы, оборудование. Кроме того, существуют проблемы, связанные как с нехваткой высококвалифицированных узкопрофильных специалистов, так и с высокой долей импортного оборудования, высокой стоимостью российских комплектующих.

В настоящее время в гражданском судоремонте работает около 850 компаний, которые в состоянии отремонтировать за год около 2 500 судов [7].

Вместе с тем, если судоремонтным предприятиям удастся справиться с вышеуказанными трудностями, то по прогнозам они смогут увеличить выручку в два раза (с условием приобретения и внедрения современного оборудования и подготовки квалифицированных кадров) [7].

В 2025 году верфи построили 132 гражданских судна (по сравнению с 2024 — 103 судна, 2019 — 83 судна). Это и промысловые, и пассажирские, и сухогрузные судна [2]. Следовательно, с учетом тенденции наращивания российского флота российскими верфями, нужно совершенствовать производственные мощности и судоремонтных предприятий. Они должны перейти к импортозамещению, технологическому суверенитету, модернизации оборудования, обновлению мощностей, поиску и обучению квалифицированных работников.

Так как связаны эти цели и ведение управленческого учета на судоремонтных предприятиях?

Реализация вышеуказанных целей требует больших затрат этих предприятий. В свою очередь, грамотно выстроенный бухгалтерский и управленческий учет позволит спланировать, проконтролировать, провести детальный анализ доходов и расходов предприятия, на основе чего руководству станет возможным в оперативном режиме принимать разного рода управленческие решения, направленные на минимизацию затрат и увеличение суммы доходов [1].

Цель исследования

Цель исследования — разработать научно-методический подход к организации бухгалтерского и управленческого учета затрат на предприятиях судоремонтной отрасли.

Результаты исследования

Прежде всего обратимся к истокам данной тематики:

Так, еще в XIX веке французский экономист Жан Густав Курсель-Сенель писал о том, что бухгалтерский учет следует рассматривать как отрасль прикладной экономики, отражающей не только хозяйственные процессы, но и методы управления ими. Ученый стоял в основе разработки теории учета затрат и калькуляции. Именно он писал о необходимости распределения в конце года косвенных расходов пропорционально прямым, что в результате формирует полную себестоимость продукта [6; с.89-90].

Другой французский экономист XIX века Леон Сэй создал учение о контрольной функции учета, где контролю прежде всего должна подвергаться себестоимость продукции в силу того, что рынок конкурентен и цена должна исходить из себестоимости [6; с.91].

В Германии в начале XX века в связи с бурным развитием промышленности ученый Альберт Кальмес сформировал теорию калькуляции и вообще ввел понятие промышленного учета. Он утверждал, что бухгалтерский учет выполняет функции основы расчета калькуляции и ее контроля и если учет собирает всю необходимую информацию, то именно калькуляция позволяет провести ее анализ. Он же писал о том, что затраты вспомогательных производств должны распределяться между аналитическими счетами основного счета «Производство» пропорционально объему оказанных услуг [6; с.102].

Российский ученый С.Ф. Иванов в последней четверти XIX века писал о необходимости нормирования затрат, а ученый Э.Э. Фельдгаузен, основываясь на специфике работы металлургического предприятия, указывал на то, что на все затраты должны определяться нормы (правда, один раз в 10 лет) [6; с.125].

В США в начале XX века бухгалтерский учет разделился на финансовый и управленческий, главной целью последнего стал учет затрат. А.Г. Черч, Х.Л. Гант, Г. Эмерсон, Д.А. Хиггинс работали над определением состава затрат и разрабатывали методы учета затрат, обосновывали нормирование затрат, установление «предельных» расходов, распределение косвенных затрат, деление затрат на постоянные и переменные, ввели понятие «центров ответственности» [6; с.176-181].

В XX веке в советской России А.П. Рудановский, А.М. Галаган, Н.А. Блатов и В.И. Стоцкий прописали положения теории калькуляции — выделяли фактическую и нормативную себестоимость; прямые и косвенные, основные и накладные расходы и др. [6; с.210].

Н.А. Блатов писал о том, что именно производственная калькуляция позволяет контролировать задания по снижению себестоимости, получать информацию для установления цены продукции, выявлять и ликвидировать «узкие места» в производственном и в целом в процессе управления предприятием [6; с.210].

Как видно из данного экскурса в историю вопроса учета затрат и калькулирования себестоимости продукции, данный вопрос на протяжении более чем двухсот лет, стоял в центре теоретических и практических обсуждений ученых-экономистов разных стран.

Так как заказчиками судоремонтных предприятий являются частные и государственные компании — судовладельцы, перед которыми стоит необходимость технического обслуживания, планового и внепланового ремонта и обновления своих судов, то в учете в основном применяется позаказный метод калькулирования себестоимости. Это связано также и с тем, что ремонт каждого судна уникален в силу его специфики.

В некоторых случаях, например, при ремонте корпуса секций, двигателей и других типовых компонентов судна, можно использовать попередельный метод учета затрат.

Прежде всего, на предприятии составляется бланк заказа, где прописываются имеющиеся дефекты, виды и объем ремонтных работ, сроки и стоимость работ. На основании его заполняется карточка регистрации заказа, в которой ему присваивается его индивидуальный номер.

Учет прямых затрат на судоремонт ведется на счете 20 «Основное производство». На него списываются израсходованные суммы запчастей и материалов, работы вспомогательных производств, начисляется заработная плата производственных рабочих и страховые взносы с нее.

Судоремонтные предприятия открывают различные субсчета к счету 10 «Материалы» — «Сырье и материалы», «Инструмент, оборудование», «Топливо», «Расходные материалы», «Запчасти» «Материалы, переданные в переработку на сторону», «Спецоснастка и спецодежда» и др. Аналитический учет материалов необходим для того, чтобы можно было четко видеть, откуда берутся те или иные суммы материальных расходов, правомерно и целесообразны ли они.

Отметим, что в целях управленческого учета, с учетом того, что на судоремонтных предприятиях используется большое количество разнообразных комплектующих и материалов, именно внедрение детализированной группировки материалов по субсчетам и аналитическим счетам разного порядка позволяет получать руководству и начальникам цехов полную подробную информацию о состоянии, приходе, расходе и остатке материалов на складе.

Кроме того, управленческий учет распределяет и закрепляет материалы за каждым из центров ответственности, тем самым контролируя расход и предотвращая необоснованный расход тем или иным цехом.

Важной особенностью управленческого учета материалов является то, что при проработке аналитических счетов к счету 10 «Материалы» можно также ввести деление с учетом значимости того или иного материала — например, «стратегически важный материал», «стандартный материал», «малозначимый материал» и т.п. На судоремонтном предприятии это важно, например, для того, чтобы стратегически важные материалы всегда покупались заранее и были в наличии, чтобы можно было контролировать тот момент, когда они подходят к концу, а, следовательно, нужно срочно их приобретать.

Аналитику материалов можно выстроить следующим образом: счета второго порядка — с учетом номенклатуры; счета третьего порядка — по центрам ответственности (местам хранения); счета четвертого порядка — по значимости и т.д.

В некоторых случаях судоремонтные предприятия передают свои материалы в переработку сторонним организациям. В частности, это может быть, например, передача грунтовочных средств сторонней организации для проведения последних работ по грунтовке отдельных

металлических поверхностей корабля в целях антикоррозийной защиты, защиты от влаги, улучшения сцепления с другими слоями краски. Тогда отпуск материалов оформляется накладной на отпуск материалов на сторону.

Особое внимание уделяется формам оплаты труда, применяемым судоремонтными предприятиями. В судоремонте заработная плата производственных рабочих может начисляться по разным формам — повременной с учетом фактически отработанного времени, повременно-премиальной (по результатам работы), сдельным расценкам. Они прописываются в коллективном договоре или в отдельном положении об оплате труда на конкретном предприятии.

Необходимо отметить, что для учета отработанного времени в цехах нужно использовать табель учета рабочего времени, в котором фиксируется количество отработанных часов каждым работником цеха в течение месяца.

Если фонд оплаты труда предусматривает выплаты премий, то предприятие должно разработать документ «Положение о премировании» или включить условия получения премии в коллективный договор.

В целях управленческого учета затраты на оплату труда должны быть систематизированы так, чтобы руководство было в состоянии проанализировать информацию о том, кто и сколько отработал часов, кто отработал их по какой квалификации (сложности работ), кто выполнил работы раньше срока, кто выполнил работы без брака и т.п. То есть, на предприятии должен быть отлажен механизм сбора сведений и выплатах работникам. Если премии выплачиваются на регулярной основе, то к счету 70 «Расчеты с персоналом по оплате труда» можно открыть отдельный субсчет «Премияльная часть».

Затраты на оплату труда в целях управленческого учета можно сгруппировать, например, по следующим направлениям: «Заработная плата», «Страховые взносы», «Компенсации и льготы», «Повышение квалификации», «Охрана труда». Далее эти направления детализируются при необходимости. Так, например, «Заработная плата» подразделяется на «Оклад» и «Премияльная часть» и т.д. [3].

Если информация по расходам на оплату труда систематизирована, то становится возможным проводить ее анализ — это может быть анализ динамики затрат по кварталам и по годам в разрезе по цехам и отделам, а внутри них — по конкретным сотрудникам. Если обнаруживаются значительные отклонения в динамике — нужно искать их причины — правомерны ли они. Анализ проводится поквартально; в некоторых случаях можно проводить и ежемесячно. Отдельное внимание уделяется размерам премий, выплачиваемых тем или иным подразделением — почему начальник цеха назначил премию тем или иным сотрудникам? Обосновано ли это? Анализ позволяет осуществлять контроль.

Кроме того, можно проанализировать удельный вес фонда оплаты труда во всей совокупности расходов и в выручке судоремонтного предприятия. Если выяснится, что рост расходов на оплату труда опережает все другие виды расходов, следовательно, предприятие переплачивает, есть необходимость пересмотреть и оптимизировать данную группу расходов. Именно поэтому так важно отдельно выделять премиальную часть.

Можно проводить и дополнительный анализ, например, по выявлению соотношения оклада / премии, сравнение запланированной суммы затрат с фактической по итогам отчетного периода.

Можно «привязать» размер оплаты труда к производительности труда. Если предприятие увеличивает фонд оплаты труда (в том числе выплачивает премии), следовательно, производительность должна расти быстрее роста фонда оплаты труда. Также проводится анализ и делаются выводы о необходимости выделения средств на стимулирование работников.

По результатам анализа принимаются управленческие решения по стимулированию сотрудников, зависимости размера оплаты труда от достигнутых результатов каждым сотрудником.

Важно отметить, что если с ростом затрат на оплату труда растет и выручка, то такой прирост заработной платы не критичен для предприятия. Тем не менее, в каждом случае принимаются решения.

На основе данных, предоставляемых системой управленческого учета предприятия, должна быть возможность получить ответы на вопросы:

1. Как дорого предприятию обходятся работники?
2. Из каких видов затрат получается итоговый показатель расходов на оплату труда?
3. Какие у предприятия есть ресурсы (пути) для оптимизации расходов на оплату труда?

В целях детализации данных расходов аналитический учет нужно вести по каждому сотруднику и подразделению (центру ответственности) судоремонтного предприятия. Управление затратами на оплату труда предполагает ряд действий, включая обязательное планирование (в том числе стимулирующих выплат, затрат на повышение квалификации сотрудников), анализ и контроль данной группы затрат.

Необходимо разрабатывать бюджет фонда оплаты труда. Либо начать с бюджета прямых затрат на оплату труда. Так, в данный бюджет должны войти запланированные расходы, связанные с оплатой труда основных производственных рабочих с выделением фиксированной и сдельной частей, отчислениями страховых взносов [4; с.88].

Затраты на оплату труда могут оцениваться не только по фактическим цифрам, но и на основе использования нормативов.

Нормирование затрат на оплату труда — установление тарифных ставок за выполнение нормы труда (трудовых обязательств), различных по видам судоремонтных работ и сложности за единицу времени. Судоремонтное предприятие может делать расчет нормативных (или плановых) затрат на персонал с учетом стоимости нормо-часа работы тех или иных сотрудников. Это также может быть нормативная стоимость выполнения конкретной операции по ремонту.

Нормирование позволяет эффективно контролировать расходы на оплату труда, формировать плановые калькуляции на судоремонтный заказ, по результатам оценивать эффективность того или иного заказа [3].

На расходы основного производства судоремонтные предприятия относят и расходы на оплату услуг, работ сторонних организаций. Чаще всего это стоимость услуг буксиров (перемещение из дока в док; кантовка; буксировка плавучего оборудования), услуги по вывозу крупногабаритного мусора, работы по покраске и очистке от старой краски отдельных деталей судов, работы по грунтовке и т.п. [8; с.5]. В некоторых случаях, когда предприятие не справляется собственными силами сдать заказ в срок, оно привлекает субподрядные организации для выполнения судоремонтных работ. Эти расходы нужно анализировать и каждый раз отвечать на вопрос: «Что целесообразнее и выгоднее в данный момент — попытаться справиться своими силами, открыть отдельный производственный участок, который будет заниматься этими работами, или все-таки обратиться к сторонней организации?».

Отдельного внимания заслуживает учет вспомогательных производств судоремонтного предприятия. Это могут быть отдельные службы или объекты, работающие в помощь основным цехам, например, судоподъемные сооружения, плавучие краны, плавучие доки, производство запчастей и отдельных деталей, цех испытания двигателей и т.п. Учет расходов этих производств ведется на счете 23 «Вспомогательные производства» с последующим списанием на счет основного производства. Распределение затрат вспомогательных производств на конкретный заказ осуществляется пропорционально трудочасам работы в том или ином вспомогательном производстве. Также в судоремонте в качестве базы распределения может использоваться стоимость отпущенных на ремонт материалов. Предполагается, что каждое производство ведет табель учета рабочего времени. Возьмем для примера плавучий док, в котором ремонтируется судно в том случае, когда работы по ремонту нельзя выполнить на плаву. По дебету счета 23, группа продукции «плавдок», собираются расходы на заработную плату и страховые взносы с нее работников плавдока, используемые ими материалы и запчасти, средства индивидуальной защиты. Далее они распределяются по конкретным заказам, включаясь в их себестоимость.

Общепроизводственные расходы судоремонтного предприятия представлены расходами по уплате аренды помещений цехов, аренде и амортизации оборудования, на содержание зданий, на оплату воды, газа, электричества в цеховых помещениях, на страхование имущества, услуги по дератизации, уход за спецодеждой, экологические платежи и т.п. Эти расходы в конце месяца также списываются на счет основного производства согласно выбранной базе распределения, относясь на тот или иной заказ. В качестве базы распределения могут использоваться начисленные суммы оплаты труда производственных рабочих либо количество использованных материалов на каждый из заказов [9; с.284].

Возможен вариант, когда вначале общепроизводственные расходы списываются на отдельные участки (цеха), а внутри них — на заказы.

Необходимо отметить, что зачастую, ввиду большого количества отдельных статей общепроизводственных затрат, в учете судоремонтных предприятий на счете 25 наблюдается нераз-

бериха — статьи затрат (при том, что суммы получаются большие за период) никак не сгруппированы, так, что руководство предприятия не в состоянии получить систематизированную информацию о направлениях расходования этих больших сумм. В целях управленческого учета в таких случаях рекомендуется детализировать счет 25, открыть к нему субсчета и аналитические счета. Например, как минимум, судоремонтные предприятия могут открыть субсчета, представленные на рисунке 1.



Рис. 1. Аналитика по счету 25 «Общепроизводственные расходы»

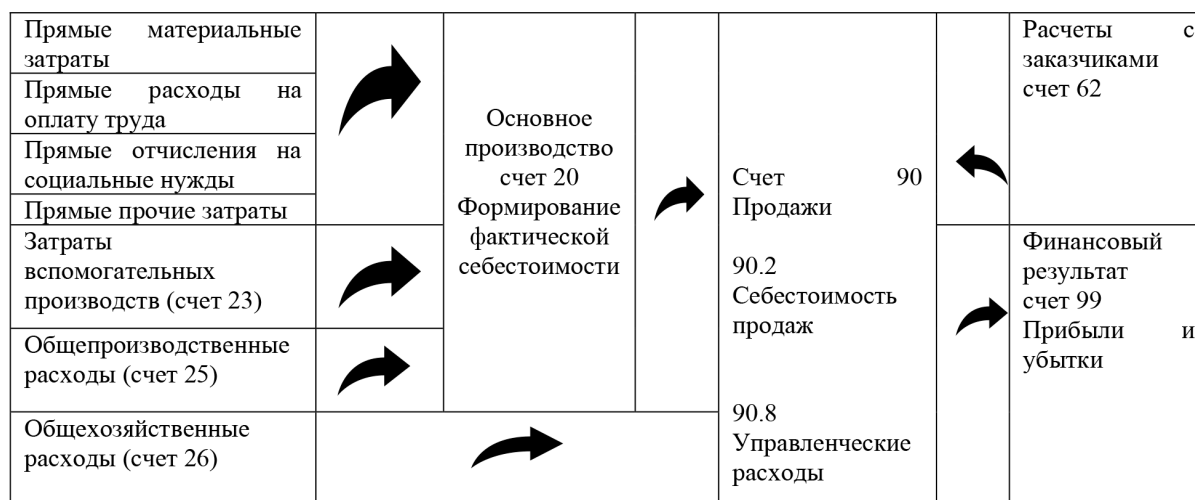


Рис. 2. Формирование себестоимости судоремонтных работ

Таким образом, при помощи данных субсчетов становится возможным детализировать большой объем общепроизводственных расходов как минимум по направлениям затрат, а можно и продолжить детализировать и по статьям внутри субсчетов. То есть, расходы детализируются вначале по субсчетам (группам), внутри их — по статьям, далее распределяются по цехам и затем — по конкретным заказам.

Исходя из представленной схемы на рисунке 2, видно, что прямые затраты на выполнение судоремонтных работ, затраты вспомогательных производств и общепроизводственные расходы собираются на счете 20 «Основное производство» и по окончании работ списываются в себестоимость на счет 90 «Продажи». В свою очередь, управленческие расходы, которые формируются на счете 26 «Общехозяйственные расходы», списываются напрямую на счет 90.8 «Управленческие расходы».



Рис. 3. Аналитика по счету 20 «Основное производство»

Общехозяйственные расходы судоремонтного предприятия многообразны и могут достигать крупных размеров. К ним относятся оплата юридических услуг, интернет-доступа и мобильной связи, бухгалтерских услуг, обслуживание оргтехники, закупка канцтоваров, заработная плата и страховые взносы с нее административного персонала, организация встреч и приемов и даже такие специфические расходы, как «буфетное обслуживание», «сувениры», «услуги такси» и т.п. В целях управленческого учета при большом размере данных затрат для их контроля также следует вести детализированную аналитику по группам и статьям расходов, а также по местам их возникновения. Так, расходы можно сгруппировать как минимум по двум направлениям — «связанные с офисным имуществом» и «связанные с функционированием управленческого персонала».

Для того, чтобы не было необоснованного увеличения таких разнообразных видов управленческих расходов, их нужно не только детализировать, но и планировать на год, кварталы, иногда и месяцы. Кроме того, можно составлять бюджет общехозяйственных расходов. Для этого достаточно, чтобы каждый цех (отдел) составил перечень затрат на период, а руководство внесло корректировки и согласовало его с цехами. Если этого не делать, многочисленные цеха и отделы судоремонтного предприятия начнут расходовать средства на цели, не относящиеся к стратегическим задачам предприятия.

Еще одна немаловажная составляющая — сверка плановых и фактических затрат согласно бюджету, проведение анализа.

Необходимо также помнить, что в целях исчисления налога на прибыль расходы считаются таковыми и признаются при условии, что они произведены для осуществления деятельности с целью получения дохода. То есть они должны быть экономически обоснованы и документально подтверждены (п.1 ст.252 НК РФ) [5].

Аналитический учет по счету «Основное производство» на судоремонтном предприятии должен вестись не только по видам затрат и конкретным заказам, но также таким образом, чтобы можно было четко отследить, в каком из цехов осуществлялся ремонт данного заказа и сколько на него там израсходовано ресурсов.

Зачастую учет на судоремонтном предприятии ставит перед собой не задачу «сгруппировать, детализировать и работать над оптимизацией конкретных затрат» (на это у бухгалтерии часто не хватает времени), а ставит цель «отразить информацию в учете так, чтобы можно было посчитать налоги к уплате». Бухгалтерия предприятия считает, что для ведения управленческого учета должны привлекаться отдельные бухгалтера-аналитики. Вместе с тем, достаточно грамотно поработать с учетной программой и внести в нее возможность отображения на счете 20 не только заказов, но и наименования цехов, в которых ремонтировалось судно по тому или иному заказу. В таком случае, в целях донесения информации руководству о себестоимости того или иного заказа, станет сразу видно, как в этой себестоимости «участвовал» каждый из цехов и где сформировалась наибольшая сумма затрат. С этой информацией руководство может работать, анализировать ее, выяснять обоснованность затрат в каждом цеху, осуществлять планирование.

Так, например, можно выстроить аналитику по счету 20 следующим образом, представленным на рисунке 3.

Выделение субсчетов по каждому отдельному цеху, а внутри его — по каждому отдельному заказу дает возможность главному бухгалтеру и руководству предприятия четко закрепить все расходы не только за конкретным заказом, но и цехом (местом возникновения затрат), где эти расходы осуществились. Также становится возможным увидеть и закрепить размер незавершенного производства по заказу за конкретным участком. Эти данные позволяют контролировать затраты и работать над их оптимизацией.

Все вышеуказанные расходы, за исключением общехозяйственных, формируют производственную себестоимость заказа по ремонту судна. Учет незавершенного производства на судоремонтных предприятиях ведется с отнесением на конкретный заказ.

Зачастую руководство судоремонтного предприятия не имеет на руках точной информации с данными по выполненному заказу: не знают, какие виды затрат и в каком объеме пошли на тот или иной заказ, какова получилась его себестоимость, сколько именно прибыли предприятие получило с конкретного заказа. Вместе с тем, владея данными цифрами, руководство смогло бы проанализировать все доходы и расходы по заказу и принять грамотные решения по оптимизации затрат и стоимости работ по предстоящим договорам.

В типовой форме «Калькуляция себестоимости» в программе 1С себестоимость формируется в разрезе таких групп, как материалы, оплата труда, взносы на оплату труда, амортизация, общепроизводственные расходы. В целях управленческого учета для судоремонтных предприятий предлагается индивидуально поработать с этой формой и дополнить ее строками согласно специфике проведения судоремонтных работ.

Так как судоремонтные предприятия в основном ведут учет затрат позаказным методом, то они могут составлять «Отчет о себестоимости заказа», из которого руководство (а также главный бухгалтер) может увидеть всю необходимую информацию по затратам по конкретному заказу в разрезе элементов затрат. Так, указанную форму можно детализировать и дополнить следующим образом:

4. Элемент «Материалы» уточнить наиболее существенными (по суммам) для предприятия группами (субсчетами) — «а именно»;

5. В элементе «Оплата труда» выделить части, например, премиальную часть;

6. В элементе «Прочие затраты» можно выделить специфические для судоремонта статьи («услуги по буксировке», «услуги субподрядчиков», «расходы на доставку комплектующих» и др.), которые занимают большой вес в общей сумме расходов;

7. Добавить «Затраты вспомогательных производств» отдельной строкой (при необходимости с выделением направлений);

8. В элемент «Общепроизводственные расходы» внести выделенные группы общепроизводственных расходов (рекомендуемые к выделению субсчета к счету 25) и т.п.

Судоремонтное предприятие формирует Отчет о себестоимости заказа с учетом собственных видов и групп затрат и их существенности, важности при определении прибыли.

Если предприятие использует нормативные (плановые) показатели, то в данном отчете также указывается нормативная (плановая) себестоимость; отдельной строкой указывается размер отклонения.

Для того, чтобы было ясно, сколько предприятие «заработало» на конкретном заказе, можно добавить строки «Стоимость работ по договору», «Прибыль по заказу», «Рентабельность» и т.п.

В целях бухгалтерского учета по окончании выполнения заказа и сдачи его заказчику составляется акт выполненных работ, подписываемый обеими сторонами, а также акт сверки взаимных расчетов.

Заключение

В целях управленческого учета судоремонтные предприятия ведут аналитику по конкретным заказам с указанием их номера — названиям ремонтируемых судов. В учете формируется детальная информация обо всех затратах по каждому отдельному заказу, как прямых, так и косвенных, что необходимо для формирования точной себестоимости заказа, ценообразования по заказу, оценки прибыльности компании, а также для контроля расходов и управления ими.

Еще один важный аспект управления затратами предприятия — их классификация на прямые и косвенные и анализ сумм по этим группам расходов. На некоторых предприятиях общая сумма косвенных расходов превышает суммы прямых расходов на производство. И если отсутствует четкое разделение расходов по этим группам и их детализация, то практически невозможно и управлять этими расходами, снижать их. Судоремонтному предприятию нужно понимать, какие затраты относятся на конкретные заказы, а какие — относятся ко всему предприятию. Косвенные расходы собираются на счетах 25, 26, 44, а далее общепроизводственные расходы распределяются на конкретные заказы, а коммерческие и управленческие относятся на себестоимость продаж.

В целях управления косвенными расходами и снижения их размера их можно вначале учитывать по местам возникновения (по участкам, цехам).

Здесь необходимо помнить, что аналитику затрат предприятия проводят как минимум по двум основным критериям:

- по местам возникновения затрат (цехам, участкам, отделам, в которых происходит потребление ресурсов);
- по носителям затрат (по видам оказываемых работ, услуг (в судоремонте — по конкретным заказам)).

Если речь идет о счетах 26 и 44, которые списываются на себестоимость продаж, то здесь также можно работать над улучшением аналитики, списанием их на конкретные продажи.

В заключение укажем на общие направления снижения затрат, по которым может работать судоремонтное предприятие:

1. Работа с выбором материалов и запчастей, расчет их необходимого запаса на складе (поиск менее дорогих аналогов, заместителей с условием «без потери качества» или «без значительной потери качества»), а также с поставщиками (как материалов, так и транспортными компаниями по доставке) по более выгодным ценам (условиям). Расчет оптимальной партии заказа материалов и необходимого размера их хранения на складах (чтобы избежать чрезмерного складирования и потери качества при долгих сроках хранения; также, чтобы не платить сейчас больше, чем требуется).

2. Работа с фондом оплаты труда и персоналом (оптимизация численности персонала; совмещение должностей; использование разных форм оплаты труда; привязка премий к достижениям цеха (отдела, конкретного работника); повышение квалификации сотрудников; мотивация сотрудников) и т.д.

Литература

1. Васильева Л.С., Ряховский Д.И., Петровская М.В. Бухгалтерский управленческий учет: учебное пособие. М.: Эксмо, 2007. 368 с. ISBN: 5-699-15577-5. EDN: QRPZIN.
2. Как менялось российское судостроение за последние 10 лет — цифры, итоги и тренды отрасли // Медиапалуба. [Электронный ресурс]. URL: https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://paluba.media/news/207322&ved=2ahUKEwiogov08pmSAXWzGRAIHUe_ADwQFnoECCIQAAQ&usg=AOvVaw1Tt8zG_vK8nVTOQLf2heuT (дата обращения: 12.01.2026).
3. Как учитывать зарплату и другие расходы на персонал в управленческом учете // Финансовый директор. [Электронный ресурс]. URL: https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=https://www.fd.ru/articles/160042-kak-uchityvat-zarplatu-i-drugie-rashody-na-personal-v-upravlencheskom-uchete&ved=2ahUKEwiYycnF_5mSAXWzGhAIHf1tAJ8QFnoECDsQAQ&usg=AOvVaw2l6Y1PXqFVQMgOMpRAi3bZ (дата обращения: 12.01.2026).
4. Кузьмина М.С. Учет затрат, калькулирование и бюджетирование в отраслях производственной сферы: учебное пособие. 3-е изд. М.: КНОРУС, 2013. 248 с.
5. Налоговый кодекс Российской Федерации часть 2 от 05.08.2000 № 117-ФЗ.
6. Соколов Я.В., Соколов В.Я. История бухгалтерского учета: учебник. М.: Финансы и статистика, 2004. 272 с. ISBN: 5-279-02497-X EDN: QQDFUJ.
7. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.10.2019 г. №2553-р.
8. Тонконог В.В., Конфино К.В. Разработка алгоритма управления затратами на судоремонтные операции в судоходных компаниях // Международный научно-исследовательский журнал. 2025. № 3(153). DOI: 10.60797/IRJ.2025.153.116 EDN: XUQQRD.
9. Шапорева Е.С. Учет затрат и направления их снижения при калькулировании себестоимости судоремонтных работ // Управленческий учет. 2025. № 11. С. 282-289. EDN: BVJBWW.