

Ценообразование в судоремонте

Судоремонт вчера, сегодня, завтра

Калькуляция ориентировочной цены

Разрешите, уважаемый читатель – коллега, немного нарушить традицию продолжать начатую и обещанную тему предыдущих статей. Основные положения Методики РД 31.28.30-88 вы сможете рассмотреть самостоятельно из открытых источников интернета или обсудим немного позже. А вот как правильно спланировать сроки вывода судна или корабля из эксплуатации для графиков постановки в ремонт, и как сформировать судоремонтному предприятию плановую, ориентировочную или если хотите - предварительную стоимость ремонта для согласования с судовладельцем начнем разбирать с этой статьи. И причин этому несколько:

- по информации новостных лент некоторые судоремонтные предприятия не уложились в сроки по ремонту некоторых бюджетных заказчиков, а это вопросы ценообразования и сроков дисциплины на основе сметных расчетов;

- недавнее предложение государственных властей бывшим ФГУПам (номерным СРЗ) принимать в ремонт суда гражданских судовладельцев;

- так же недавнее пожелание тех же государственных властей гражданским предприятиям быть готовыми принимать заказы ВПК (некоторых бюджетных заказчиков), а это уже повышенные требования по отчетности, предоставлению РКМ, по учету затрат на безопасное проведение работ, изготовление, учет и применение оснастки, технологическое обеспечение судоремонтных работ;

- участие представителей Заказчика и представителей контролирующих органов со стороны Заказчика во внутренних организационных мероприятиях подразделений Исполнителя, противоречащих действующему законодательству РФ;

- начало реализации плана мероприятий по совершенствованию регулирования в сфере ГОЗ. В частности, Минпромторг России проводит работу «... по совершенствованию нормативно-методической базы по ценообразованию, трудоемкости и нормированию труда при производстве продукции ... с учетом отраслевых особенностей ...» *Внимание* «... судостроительной промышленности».

Но особое отношение к нам, коллеги, выражено в министерских текстах, содержащих подтверждение полного невежества к нашим проблемам следующим набором слов – «Ряд документов разрабатывается на основе статистической обработки данных о фактических значениях трудоёмкости и материальных затрат, достигнутых при строительстве (ремонте, утилизации) кораблей и судов...». Во всех «новых» рекомендательных и нормативных указаниях «сверху» направляются тексты с несовместимым сочетанием двух слов, пусть через запятую или в скобках это – Судостроение и Судоремонт. Нельзя нормативы одной отрасли применять в экономике и организации производства работ другой отрасли. Более того, экономика страны, предприятий со времени разработки ликвидированными министерствами, институтами нормативов и методик их расчетов кардинальным образом изменились.

Попытки предприятий самостоятельно формировать предварительную и окончательную стоимость судоремонтных работ заставляют наших коллег по крупицам собирать полезную информацию для сметных расчетов. Я могу уверенно об этом говорить на основе статистики посещения архива из 26-и статей (2003 – 2008 г.г.) через установленный счетчик, а именно, на первом месте, на сегодняшний день, статья в журнале ФЛОТЭКСПЕРТ № 2006г "СМЕТЕ - ФЛОТСКИЙ ПОРЯДОК" "Система ценообразования в судоремонте". В ней представлены три варианта Сводного расчета по действовавшим формам реальных предприятий с различной экономикой и организацией работ.

Главное, мы с вами знаем, что работу можем выполнить любую (Кулибины не перевелись), а вот отчитаться, подготовить расчетно-калькуляционные материалы (РКМ) в соответствии с действующими и разрабатываемыми требованиями не у всех получается.

Еще одной причиной для приглашения вас к беседе о нормативах в Судоремонте является разделение использования плановых нормативов, укрупненных норм времени на ремонт комплектов и узлов судна и сборников норм времени на судоремонтные работы.

Список вышеперечисленных причин может быть нашим перечнем тем для обсуждения в ближайших материалах раздела СУДОСТРОЕНИЕ И СУДОРЕМОНТ.

Опираясь будем на официальные справочники, стандарты и нормативные документы по судостроению и судоремонту, которые мы с вами, коллеги, изучали в учебных заведениях и в дальнейшем на рабочих местах.

Практика по подготовке предварительной договорной и отчетной документации на выполненные судоремонтные работы показала возможность использования методики и форм, бюджетного судовладельца в документации для коммерсантов и рыбаков. Дело в том, что с 2006 года, правительством принят ряд нормативных актов, способствующих подъему экономики судоремонта при

грамотном к ним отношении на всех уровнях и структурах как у судовладельца, так и у судоремонтного предприятия.

Хотелось бы начать с рассмотрения расчетов и согласования сроков ремонта для графиков постановок, что представляет особое внимание и горячие споры в заводских кабинетах обеих сторон контрактов. Но так, как мы обратили внимание к повышенному интересу к сводным расчетам (калькуляции) стоимости ремонта, рассмотрим универсальную форму «Калькуляции ориентировочной цены на ремонт судна» с приложениями.

Главным законом, защищающим интересы судоремонтной промышленности в настоящее не лёгкое время, является Трудовой Кодекс, а именно – Статья 162. Введение, замена и пересмотр норм труда требует «Локальные нормативные акты, предусматривающие введение, замену и пересмотр норм труда, принимаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

О введении новых норм труда работники должны быть извещены не позднее чем за два месяца.»

Представляю формы Плановой калькуляции и приложения к ней, составленные в соответствии с предложенной методикой Приказа ФСТ РФ от 18.04.2008 г. № 118 и эти расчеты были представлены вместе с проектами Контракта на ремонт судна и в дальнейшем, как отчетная документация с актом выполненных работ.

Нормативные показатели в этих формах, должны быть рассчитаны и утверждены предприятием в соответствии с ТК РФ.

Чтобы быть готовым защищать свои расчеты перед бюджетным Заказчиком, можно подготовить свои формы по рекомендациям:

Приказа Министерства промышленности и энергетики РФ от 23 августа 2006 г. N 200. "Об утверждении Порядка определения состава затрат на производство продукции оборонного назначения, поставляемой по государственному оборонному заказу";

- Приказ ФСТ РФ от 09.02.2010 N 44-а "О внесении изменений и дополнений в Методические рекомендации по расчету цен ... утвержденные Приказом Федеральной службы по тарифам от 18 апреля 2008 года N 118"

Заказчик должен быть ознакомлен с данными нормативами.

Базой расчетов является - Технологическая (сметная) трудоемкость, которая сложилась по всем ремонтным ведомостям (ДОКОВАЯ ЧАСТЬ, КОРПУСНАЯ ЧАСТЬ, МЕХАНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ, ЭЛЕКТРОТЕХНИЧЕСКАЯ ЧАСТЬ, ПОКРАСОЧНАЯ ЧАСТЬ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ), пронормированным судоремонтным предприятием - 95 905,31 н/ч

Для расчета строки 13 необходимо расчетное значение тарифной ставки. В данном примере принято – 158 руб. Если на вашем предприятии не рассчитывается данный плановый показатель, то можете воспользоваться методом, описанном в статье «ЭКСПРЕСС-РАСЧЕТ ТАРИФА» в журнале №1 за 2010 г.

----- примеры форм -----

Форма 2

УТВЕРЖДАЮ
генеральный директор
ООО "Наименование СРП"
_____/ФИО/
" ____ " _____ 20__ г.

Калькуляция
ориентировочной цены
на текущий ремонт с докованием (наименование судна)
(Судовладелец)

№ строк	Наименование статей затрат	Показатель	Стоимость (руб)	Примечание
1	Затраты на материалы - всего в том числе:		9 856 113	
2	сырье и основные материалы	10,2%	1 547 397	
3	вспомогательные материалы	2,5%	386 849	
4	покупные полуфабрикаты	26,3%	3 988 467	
5	возвратные отходы (вычитаются)	3,0%	455 235	
6	комплектующие изделия	5,0%	758 725	
7	работы и услуги сторонних организаций производственного характера	10,9%	1 657 224	
8	транспортно-заготовительные расходы	12,0%	1 820 941	
9	топливо на технологические цели	2,0%	303 490	

10	энергия на технологические цели	1,5%	227 618	
11	тара (невозвратная) и упаковка	0,5%	75 873	
12	Затраты на оплату труда основных производственных рабочих - всего: в том числе:		21 502 275	
13	основная заработная плата		15 174 506	Смета расчета ТС
14	дополнительная заработная плата	11,7%	1 775 417	
15	Отчисления на социальные нужды	30,0%	4 552 352	
16	Затраты на подготовку и освоение производства - всего: в том числе:		1 062 215	
17	затраты на подготовку и освоение новых производств, цехов и агрегатов (пусковые расходы)	0,0%	0	
18	затраты на подготовку и освоение новых видов продукции и новых технологических процессов	5,0%	758 725	Приложение №1
19	Затраты на специальную технологическую оснастку	2,0%	303 490	
20	Специальные затраты	0,0%	0	
21	Общепроизводственные затраты	98,5%	14 946 888	Приложение №2
22	Общехозяйственные затраты	134,0%	20 333 838	Приложение №3
23	Прочие производственные затраты	30,8%	4 673 148	
24	Производственная себестоимость		72 374 477	
25	Внепроизводственные затраты	0,0%	0	
26	Прибыль	10,0%	7 237 448	
27	Полная себестоимость без учета НДС		79 611 925	
28	НДС	18,0%	14 330 146	
29	Полная себестоимость с учетом НДС		93 942 071	

Подготовил _____ « ____ » _____ 20__ г.
(должность) _____ Подпись _____ ФИО _____ дата)

Форма 3

УТВЕРЖДАЮ
генеральный директор
ООО "Наименование СРП"
_____/ФИО/
" ____ " _____ 20__ г.

Затраты
на подготовку и освоение производства новых видов продукции
Приложение №1 к калькуляции ориентировочной цены
на текущий ремонт с докованием (наименование судна)
(Судовладелец)

№ строк	Наименование статей затрат	Показатель	Стоимость (руб)	Примечание
1	Разработка конструкторской технологической документации	5,0%	37 936	
2	Проектирование и конструирование специальной оснастки и инструментов, разработка технологического процесса их изготовления.	10,0%	75 873	
3	Изготовление комплекта специальной оснастки и инструментов.	12,0%	91 047	

10	Прочие работы общепроизводственного назначения	2,0%	298 938	
	Всего		14 946 888	

Подготовил _____ «___» _____ 20___ г
(должность) _____ (Подпись) _____ (ФИО) _____ (дата)

Утрачено само понимание Экономии судоремонта. Утрачено из-за неполучения знаний в этой области в свое время теми, кто сегодня находится на должностях принимающие решения и утверждающие нормативные акты для предприятий, осуществляющие деятельность по ремонту судов и кораблей.

Давайте напомним себе особенности работы судоремонтных заводов. Об этом указано в Инструкции по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции на промышленных предприятиях министерства морского флота, утвержденной Заместителем министра морского флота А. Колесниченко 8 сентября 1971 года.

“2. Основными особенностями работы судоремонтных заводов, имеющих непосредственное влияние на планирование, учет и калькулирование себестоимости продукции, являются:

- индивидуальный характер производства с неравнозначным и различным по длительности технологическим циклом;

- большая разнотипность ремонтируемой и изготавливаемой техники;

- отсутствие натуральных единиц для сопоставления физических объемов судоремонтных работ, а следовательно, и сравнимости товарной продукции;

- широкая номенклатура объектов и работ (заказов);

- несоответствие в планируемом периоде структуры, отпускной стоимости и темпов роста объема валовой и товарной продукции, образующейся в результате длительности технологического цикла на объектах большого ремонта, судостроения и некоторых объектах машиностроения и включения этих объектов в товарную продукцию только при их 100%-ной готовности”

Каждому свое место

В советское время на судоремонтных заводах каждый работник заводоуправления четко знал и выполнял свои должностные обязанности по действующим инструкциям, не вдаваясь в подробности и не имея представления, для чего и с какой целью используются те данные, которые формируются в его ежемесячных, квартальных и годовых отчетах. Это сотрудники всевозможных цеховых бюро, отделов заводоуправления, отделов парокорпусов и департаментов министерств. И совсем не обязательно было им знать, чем занимаются и как «выкручиваются» их коллеги. Хотя на каждом предприятии регулярно проводилась техучеба, на которой разбирались и экономические задачи и вопросы. Несвоевременная сдача отчетов или их не верные данные, на всех уровнях, влекли за собой жесткие наказания виновных.

Причин тому много, но основные из них можно разглядеть в общих положениях инструкций по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции; методических рекомендациях по формированию техпромфинплана судоремонтного предприятия и общих указаний по применению оптовых цен на ремонт комплектов и узлов судна.

От куда мне это стало известно

При резком увеличении, обработке объемов информации, расчетных данных и необходимости срочного принятия решения по управленческим задачам в начале 90-х годов администрацией судоремонтного завода было принято решение о разработке автоматизированной системы обработки информации. Для этого пришлось собирать информацию по задачам всех отделов и отслеживать ее движение (эволюцию) от истоков (первички) до результатов отчетов, в расчетах которых эти данные применялись.

Только главный экономист завода смог внятно разъяснить то, что я не обнаружил прописанным ни в одном из руководящих документах. Плановые показатели, на которых формируется договорная (контрактная) стоимость судоремонтных работ, рассчитываются на основании фактических данных за предыдущий период, предшествующий планируемому. Но никак нельзя договорную стоимость менять в конце ремонта под фактическую для конкретного судна. В этом случае завод превратиться в мастерскую, не сможет быть готовым к серьезному ремонту ответственных узлов и механизмов, и флот останется без возможности восстанавливать свои технические характеристики.

Многое зависит от организации подготовки, планирования и непосредственно самого производства, но самым важным остается расчет договорной стоимости и срока ремонта, и подписание Акта выполненных работ для взаиморасчетов.

Другими словами, фактические данные необходимы для расчетов ценообразующих показателей и нормативов для планирования производства, т.е. для формирования плановых показателей, а плановые показатели и нормативы необходимы для расчета договорной (контрактной) стоимости и срока ремонта. Все очень просто. Но для этого необходимо понимание, почему же над этим трудилось так много специалистов в заводах, в парокорпусах, министерствах и очень важно – в институтах. Затраты государства понесены колоссальные. Сегодня мы имеем возможность пользоваться плодами этого труда. Самим подобную работу провести уже не получится.

Просмотрев некоторые материалы лекций ВУЗов, выложенные и Интернете на данную тему, стало понятным отсутствие системности и использование устаревшей информации, не имеющей связи с реальным положением дел в управлении, планировании и организации производства. Это не голословные выводы.

Сейчас, из-за того, что стало возможным собирать информацию о фактических затратах на выполненные работы контролирующими органами (для средств федерального бюджета) при

сравнении с плановыми показателями Заказчик имеет право на запрос и ознакомление с расчетом самих этих плановых нормативов и показателей. Как правило, не всё предприятие может показать и доказать, ввиду применения либо старых данных (советского периода), либо новых при применении «сомнительных» по мнению Заказчика методик самостоятельных расчетов.

Если внимательно вчитываться в те материалы, что остались в наличии, сопоставлять их между собой и сравнивать с требованиями современных стандартов, положений и законов, то можно найти как положительные соответствия, так и противоречия, препятствующие выживанию судоремонта как самостоятельного элемента машиностроительной отрасли.

Конечно, нужно иметь базовые нормативы, конечно, нужно иметь типовую методику расчета плановых ценообразующих показателей, понятную методику, понятные показатели для чего и зачем. Главное, чтобы понимали все стороны контракта Заказчик, плательщик, судовладелец, надзорный орган и сам Исполнитель.

Как уже ранее было сказано, для понимания нужны знание и опыт (навыки) работы в данной области. Знания приходят от прочтения и прослушивания множества материалов. Для управленцев материал, изложенный более чем на двух страницах, это уже «много». Так от куда же возьмутся знания и, в свою очередь, понимание?

В следующих материалах попробуем начать последовательно с простого. Например, как определялся срок ремонта судна и для чего он нам нужен. Затем посмотрим на трудоемкость работ укрупненных комплектов для расчета смет, а вместе с этим и состав работ в этой трудоемкости. А вот формирование затрат на обеспечение ремонта судна, техоснастку, за удаленность объектов ремонта от цехов, климатические условия, обеспечение техники безопасности при проведении работ заслуживает отдельного, длительного изучения. Почему то Заказчик не хочет оплачивать эти работы. Вы не знаете почему?

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*