

УДК 338.5

ТРАНСФОРМАЦИЯ МЕХАНИЗМОВ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ В СУДОСТРОЕНИИ

Михеева Татьяна Александровна¹, к.т.н., доцент кафедры проектирования и технологии постройки судов

e-mail: miheevata@yandex.ru

Шубин Сергей Александрович¹, магистрант

e-mail: burokrat777@gmail.com

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье проведен анализ новых нормативно-правовых актов о ценообразовании в области строительства гражданских судов. Необходимость их разработки определили: недостаточная обоснованность цен строительства судов, вызывающая срыв сроков исполнения контрактов, убытки предприятий и необходимость пересмотра цен. Новые нормативно-правовые акты в области ценообразования направлены на обеспечение экономической обоснованности затрат и рентабельности контрактов на строительство судов. Так же авторы обозначают возможные проблемы, связанные с внедрением нового механизма ценообразования.

Ключевые слова: судостроение, начальная (максимальная) цена контракта, цена контракта с единственным исполнителем, трудоемкость, цена строительства, ценообразование.

TRANSFORMATION OF PRICING MECHANISMS IN SHIPBUILDING

Tatyana A. Mikheeva¹, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of the Department of Ship Design and Construction Technology

e-mail: miheevata@yandex.ru

Sergey A. Shubin¹, Master's Degree Student

e-mail: burokrat777@gmail.com

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article analyzes new regulatory legal acts on pricing in the field of construction of civil ships. The need for their development was determined by the insufficient justification of the prices of ship construction, which causes the failure of the terms of contracts, losses of enterprises and the need to revise prices. New regulatory legal acts in the field of pricing are aimed at ensuring the economic justification of costs and profitability of contracts for the construction of ships. The authors also identify possible problems associated with the introduction of a new pricing mechanism.

Keywords: shipbuilding, initial (maximum) contract price, contract price with a single contractor, labor intensity, construction price, pricing.

Отсутствие научно-обоснованной нормативной базы для регулирования ценообразования в сфере гражданского судостроения, зафиксированное в 2022 году, стало серьезной проблемой. Недостаточная обоснованность цен на строительство судов приводила к срыву сроков исполнения контрактов, у верфей из-за роста затрат появлялись убытки, они настаивали на пересмотре цен. Такая ситуация не устраивала ни заказчиков, ни верфи. Под давлением критики, направленной на монополиста АО «ОСК», и на судостроительную отрасль в целом, начались активные действия по устранению этого пробела.

В результате АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» были разработаны нормативные правовые акты (далее-НПА), инициированные Минпромторгом России в рамках Федерального закона № 390-ФЗ [1]. Данный закон внес изменения в Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации», что является важным шагом в систематизации и стандартизации процессов ценообразования в судостроительной отрасли.

Министерством промышленности и торговли Российской Федерации были разработаны, согласованы и утверждены новые нормативные правовые акты, направленные на решение данных проблем: четыре Постановления Правительства РФ [2-5], пять приказов Минпромторга России [6-10].

Эти документы установили, в том числе, правила проведения экспертизы, порядок определения ориентировочной стоимости строительства судна и трудоемкости в судостроении. Новые НПА определили, что трудоемкость является ключевым ценообразующим фактором в судостроении (рис.1). Используемые ранее нормативы трудоемкости строительства судов были утверждены в 1994 году и давно утратили и актуальность, и легитимность.



Рисунок 1 – Схема применения НПА при определении цены строительства судов

Источник: <https://sstc.spb.ru/>

В настоящее время в судостроительной отрасли действуют два метода определения цены контракта, утвержденные в установленном порядке приказом Минпромторга России от 28.02.2023 № 639 [6].

Заказчик осуществляет процесс установления начальной цены контракта:

1) методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка). Это приоритетный метод. Суда (работы) считаются сопоставимыми по основным количественным характеристикам, если отличие значения рассматриваемой характеристики составляет не более 30 %. Для расчета используются общедоступная информация о рыночных ценах строительства судов, информация, полученная по запросу цен от потенциальных исполнителей, а также в результате размещения запроса цен в единой информационной системе (далее – ЕИС) в сфере закупок, на электронных торговых площадках или на интернет-порталах заказчиков судов;

2) затратным методом. Его используют, если нельзя применить метод сопоставимых рыночных цен, и/или в дополнение к нему. Для судна единичной постройки, первого судна серийной постройки применение затратного метода (проектно-сметного) является обязательным. В этом случае требуется калькуляция с расшифровками, необходимы также специальный раздельный учет, учетная политика и обосновывающие документы. За калькуляционную единицу принимают одно судно. Размер прибыли рассчитывают в целом на судно в процентах от себестоимости его строительства. При определении плановой прибыли используют информацию об обычной прибыли для сферы судостроения исходя из анализа контрактов, размещенных в единой информационной системе в сфере закупок, других общедоступных источников информации, информации информационно ценовых агентств, общедоступных результатов изучения рынка. При отсутствии у заказчика информации об обычной прибыли для сферы судостроения прибыль устанавливается заказчиком на уровне 10 % себестоимости строительства судна.

Следует отметить, что ранее цены судов определяли по общим правилам, установленным Методическими рекомендациями Минэкономразвития России, без учета отраслевых особенностей, что не способствовало ни эффективности использования бюджетных средств, ни рентабельности контрактов на строительство судов.

Рассмотрим алгоритмы определения начально (максимальной) цены контракта в соответствии с новыми НПА (рис. 2-3).

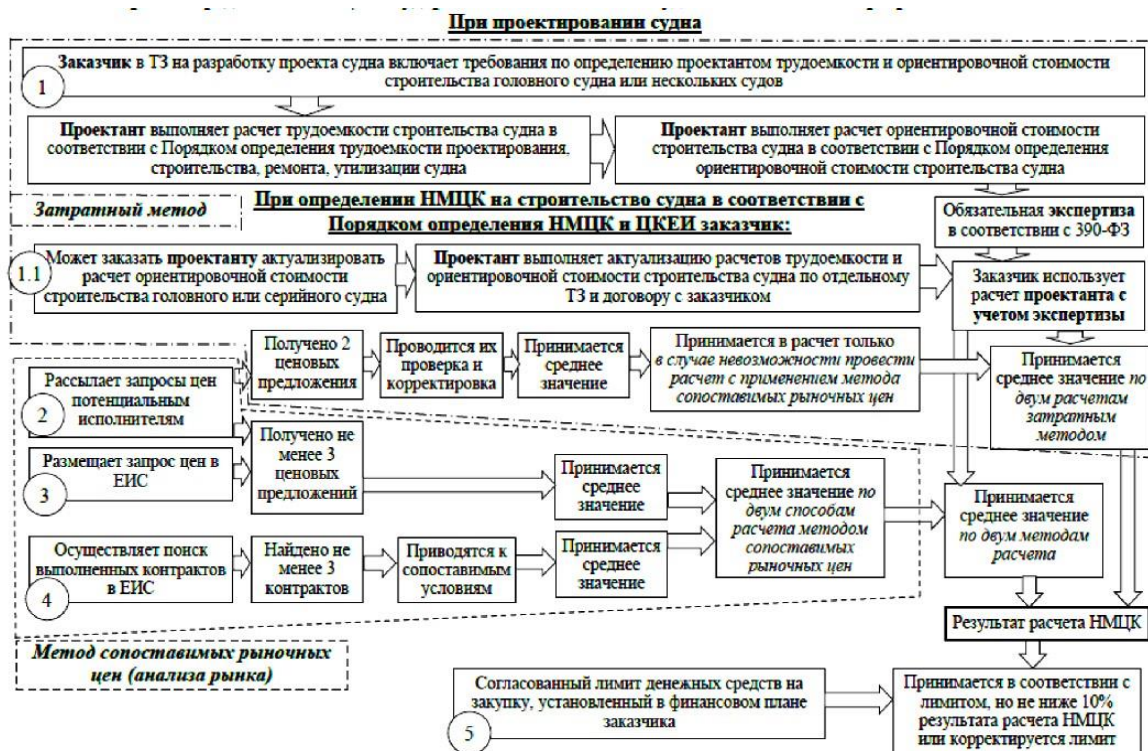


Рисунок 2 – Алгоритм определения начальной (максимальной) цены контракта (НМЦК) государственным заказчиком судна [11]

На рисунке 3 представлен механизм определения цены контракта с единственным исполнителем.

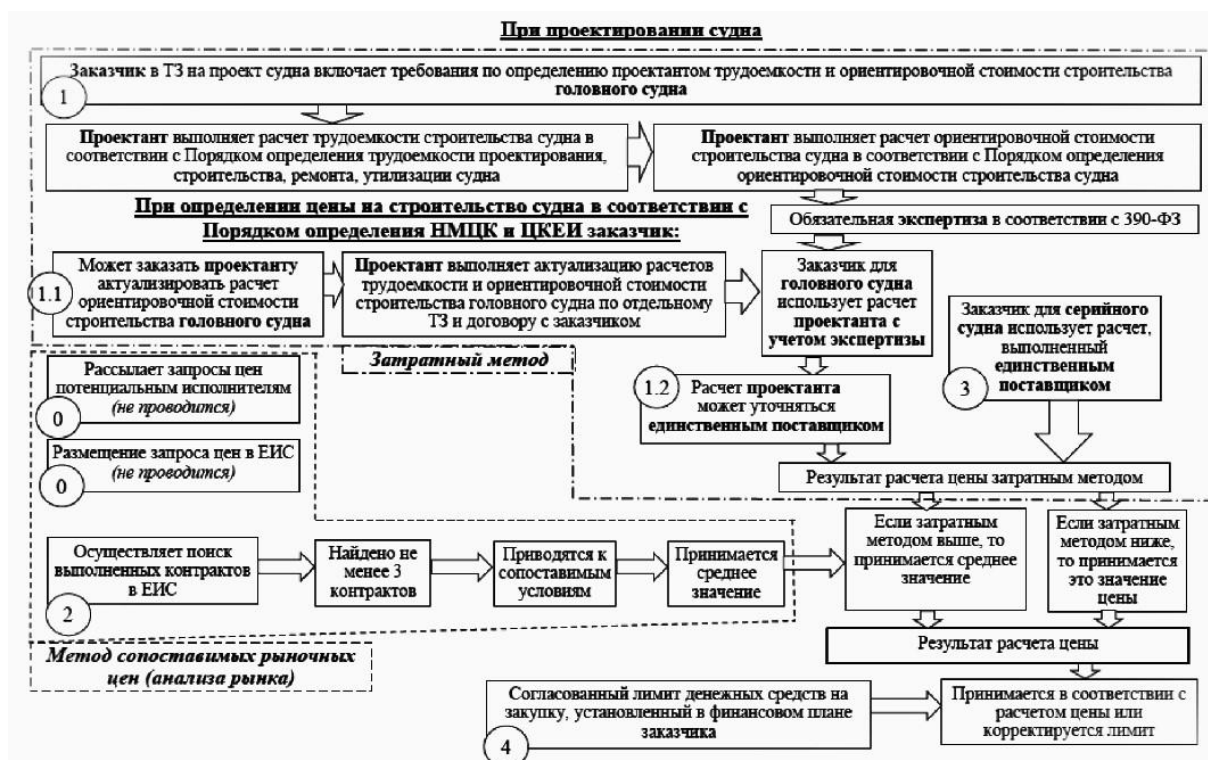


Рисунок 3 – Алгоритм определения государственным заказчиком судна цены контракта с единственным исполнителем (далее -ЦКЕИ) [11]

Конечно, введение даже наиболее продуманных механизмов ценообразования не обеспечит ожидаемого эффекта без их грамотного практического применения. Внедрение новых НПА в сфере ценообразования сопровождается рядом вызовов:

- для заказчиков судов усложняется процедура определения цен;
- проектантам необходимо инвестировать в обучение и содержание специалистов, способных оценивать трудоёмкость и предварительную стоимость строительства судов;
- заводы-строители сталкиваются с потребностью в налаживании строгого учёта и обоснования затрат.

Перспективные направления развития включают:

- устранение практических недочётов, выявленных при реализации новых НПА;
- дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы с учётом специфики ценообразования на всех этапах жизненного цикла судна (проектирование, строительство, ремонт, утилизация);
- разработку методических документов для расчёта предварительной стоимости, корректировки цен и оценки трудоёмкости соответствующих работ.

Основой формирования цен на строительство судов на внутреннем рынке выступает себестоимость. Использование новых НПА повышает прозрачность и обоснованность её расчёта, а экспертная проверка позволяет минимизировать ошибки. Это, в свою очередь, способствует принятию более взвешенных решений в сфере распределения бюджетных средств и оптимизации производственных процессов.

Реальное снижение стоимости строительства достигается через:

- внедрение экономичных конструктивных решений и материалов на этапе проектирования;
- модернизацию технологий и оптимизацию организации производства на судостроительных предприятиях.

Грамотное применение новых НПА будет способствовать росту рентабельности судостроительных заводов, расширяя их возможности по вложению средств в развитие собственного производства и повышая инвестиционную привлекательность судостроительной отрасли.

Список литературы:

1. Федеральный закон от 07.10.2022 № 390-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации» принят Государственной Думой 28 сентября 2022 года, одобрен Советом Федерации 04.10.2022.
2. Постановление Правительства РФ от 01.03.2023 № 330 «О внесении изменения в пункт 17 (1) Правил формирования и реализации федеральной адресной инвестиционной программы».
3. Постановление Правительства РФ от 01.03.2023 № 331 «Об утверждении Правил разработки и утверждения нормативов трудоёмкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судов».
4. Постановление Правительства РФ от 04.04.2023 № 542 «Об утверждении Правил проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна и выдачи заключения по результатам ее проведения».
5. Постановление Правительства РФ от 25.04.2024 № 531 «О внесении изменений в Постановление Правительства Российской Федерации от 17.07.2015 № 719».
6. Приказ Минпромторга России от 28.02.2023 № 639 утверждает Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с



единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок продукции судостроительной промышленности (за исключением продукции, закупка которой осуществляется в рамках государственного оборонного заказа).

7. Приказ Минпромторга России от 14.03.2023 № 822 «Об утверждении порядка определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна».

8. Приказ Минпромторга России от 23.03.2023 № 958 «Об утверждении нормативов трудоемкости строительства судов».

9. Приказ Минпромторга России от 28.03.2023 № 1041 «Об утверждении порядка определения ориентировочной стоимости строительства судна».

10. Приказ Минпромторга России от 28.03.2023 № 1042 «Об утверждении формы заключения по результатам проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна».

11. Ваучский А.Н., Гришин Ю. Н. Порядок определения ориентировочной стоимости и цены строительства судна. – URL: <https://sstc.spb.ru/> (дата обращения: 10.05.2026)

