

УДК 338.314

DOI: 10.17586/2310-1172-2021-14-3-218-227

Научная статья

Проблематика эффективности предприятий судостроительного комплекса современной России

Д-р экон. наук, профессор **Ветрова Е.Н.** vetrovaelenik@gmail.com

Шнанкина С.Н. shnankinasn@rambler.ru

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет
191023, Россия, Санкт-Петербург, Канал Грибоедова, 30-32*

В условиях инновационного развития экономики вопросы устойчивого роста и стратегической эффективности предприятий становятся одними из важнейших. Судостроение во все времена относилось к базовым, стратегически важным отраслям российской экономики, обладающей большим научно-техническим, производственным потенциалом, способной оказывать влияние на развитие целого ряда других отраслей. До распада СССР страна была одной из ведущих судостроительных держав и обладала стратегическими конкурентными преимуществами в таких направлениях, как атомное судостроение, строительство кораблей и судов на подводных крыльях и воздушной подушке и другие. В настоящий момент российское судостроение испытывает целый комплекс системных проблем, которые вызваны как внешними, так и внутренними субъективными и объективными факторами. В статье на основе анализа отдельных показателей рентабельности показана неэффективность деятельности предприятий отрасли, особенно в части гражданского судостроения. Одной из ключевых причин низкой рентабельности и убыточности предприятий является отсутствие государственного регулирования, современной правовой и нормативно-методической базы механизма формирования цены на строительство морских и речных судов. Противоречивость существующей нормативно-методической базы, не учитывающей специфику судостроения, такую как длительный цикл строительства, низкую серийность, отсутствие современных нормативов расчета трудоемкости, не позволяет предприятиям качественно, на этапе согласования цены и сроков контракта, рассчитать затраты и обосновать заказчику. В результате, при строительстве судов заказчики и судостроительные предприятия вынуждены переносить сроки, пересматривать объемы финансирования, а часто, в случае если цена в соответствии с договором является «твердой» нести убытки. Теория и методика ценообразования несмотря на их огромную роль в экономике предприятия и значительное ей внимание в научной и методической литературе, не дает возможность решить все проблемы судостроения. Это связано, в первую очередь, со спецификой судостроения, а также с некоторой зарегулированностью и отсталостью функционала управления предприятием. Авторами выполнена систематизация проблем, их причин и возможных направлений решения проблем ценообразования. При этом подчеркивается значительная роль государственного регулирования.

Ключевые слова: судостроение, эффективность производственной деятельности, рентабельность, трудоемкость, ценообразование.

Problems of efficiency of enterprises of the shipbuilding complex of modern Russia

D.Sc. **Vetrova E.N.** vetrovaelenik@gmail.com

Shnankina S.N. shnankinasn@rambler.ru

*Saint Petersburg State University of Economics
Griboyedov Canal, 30-32 St. Petersburg, Russia, 191023*

Scientific article

In the context of innovative economic development, the issues of sustainable growth and strategic efficiency of enterprises are becoming one of the most important. Shipbuilding has always been one of the basic, strategically important sectors of the Russian economy, which has a great scientific, technical, and production potential, and is able to influence the development of a number of other industries. Before the collapse of the USSR, the country was one of the leading shipbuilding powers and had strategic competitive advantages in such areas as nuclear shipbuilding, the

construction of ships and hydrofoils and hovercraft, and others. Now, the Russian shipbuilding industry is experiencing a whole range of systemic problems that are caused by both external and internal subjective and objective factors. Based on the analysis of individual profitability indicators, the article shows the inefficiency of the industry's enterprises, especially in the field of civil shipbuilding. One of the key reasons for the low profitability and unprofitability of enterprises is the lack of state regulation, modern legal and regulatory framework for pricing mechanisms for the construction of sea and river vessels. The inconsistency of the existing regulatory, methodological and legal framework, which does not take into account the specifics of shipbuilding, such as a long construction cycle, low serial production, and the lack of modern standards for calculating labor intensity, do not allow enterprises to accurately calculate costs and justify them to the customer at the stage of agreeing on the price and terms of the contract. As a result, during the construction of ships, customers and shipbuilding companies are forced to postpone deadlines, revise the amount of funding, and often, if the price is "firm", incur losses. The theory and methodology of pricing, despite their huge role in the economy of the enterprise and significant attention to it in the scientific and methodological literature, does not make it possible to solve all the problems of shipbuilding, which is primarily associated with the specifics of shipbuilding, as well as with some overregulation and backwardness of the enterprise management functionality. The authors carried out a systematization of problems, their causes and possible directions for solving pricing problems. At the same time, the significant role of state regulation is emphasized.

Key words: shipbuilding, production efficiency, profitability, labor intensity.

Введение

Для любой страны, имеющей морскую границу, судостроение является стратегически важной отраслью, и Россия не является исключением. Более 300-х лет судостроение в России является приоритетной отраслью, способствующей развитию и росту всей экономики. До распада СССР страна была одной из ведущих судостроительных держав и обладала стратегическими конкурентными преимуществами в таких направлениях, как атомное судостроение, строительство кораблей и судов на подводных крыльях и воздушной подушке и другие. В настоящий момент российское судостроение испытывают целый комплекс системных проблем, которые вызваны как внешними, так и внутренними факторами, которые не позволяют говорить о стратегической эффективности отрасли в целом. Проведенный анализ среди ключевых выделяет проблематику ценообразования на продукцию гражданского судостроения. Использование существующей правовой базы при заключении контракта, не учитывающей специфику судостроения, отсутствие современной нормативно-правовой базы нормирования труда, приводит к росту убытков предприятий и невозможности дальнейшего развития. Это актуализирует исследования в области эффективности и ценообразования.

Исторический аспект проблематики

До распада СССР страна была одной из ведущих судостроительных держав и обладала стратегическими конкурентными преимуществами в таких направлениях, как атомное судостроение, строительство кораблей и судов на подводных крыльях и воздушной подушке и другие.

Исторически судостроение России претерпело значительные изменения. Если до 1991 года советское судостроение было одним из сильнейших в мире, то в последствии ситуация сильно изменилась. До 1991г. почти третья часть мирового военного кораблестроения принадлежала СССР, и в сегменте гражданского судостроения страна входила в первую десятку самых сильных стран. Следует отметить, что гражданская продукция судостроительных предприятий составляла третью часть всего объема строительства, что кардинально отличается от современной ситуации. А морской транспортный флот СССР был на шестом месте среди мировых конкурентов, обеспечивая Северный завоз для труднодоступных районов Севера и Дальнего Востока, а также около 40% международных внешнеторговых перевозок страны, практически полностью обеспечивая. Промысловый флот был крупнейший в мире, а в сегменте речного флота СССР имел самое большое в мире количество самоходных грузовых судов [1].

По многим направлениям морской техники наша страна была в числе ведущих морских держав, а по некоторым направлениям имела неоспоримое стратегическое конкурентное преимущество. К такими направлениями всегда относились строительство атомных ледоколов, кораблей-экранопланов, кораблей и судов на подводных крыльях и воздушной подушке и др. Говорить об эффективности производства в этот период непросто: государственный заказ, отсутствие конкуренции и плановая экономика трудно поддаются рыночным оценкам, но как видно из табл. 1 в стране в этот период производился весь спектр необходимых судов морского и речного плавания.

В 80-х годах меняется мировая структура флота, снижается количество военных заказов, растет потребность в крупнотоннажных и узкоспециализированных судах: контейнеровозах, танкерах –продуктовозах большого

дедвейта, навалочниках размера handy-size (удобный размер), дедвейт которых составляет уже 40-45 тыс. т., а не 20-25 т. как раньше. Такие суда дешевле в эксплуатации и позволяют перевозить больше грузов, что снижает стоимость перевозки [1].

Кроме того, в 70-х годах прошлого столетия в СССР начата реконструкция южного пула судостроительных предприятий, так как глубины акваторий этих предприятий позволяли организовать строительство крупнотоннажных судов, наиболее востребованных в тот период. Так, в 1972 году на Николаевском судостроительном заводе «Океан» введен в эксплуатацию один из крупнейших в Европе сухой док длиной 364 метра [2], что позволило продолжить строительство крупной серии траулеров для Мурманского тралового флота и начать выпуск серии из восьми крупнотоннажных рудовозов, два из которых строились на экспорт. В 1980-х годах на предприятии одновременно строились нефтерудовозы, супертраулеры, морские плавучие полупогружные установки для бурения нефтяных скважин. С 1982 года завод «Океан» построил 26 рудовозов дедвейтом до 50 тыс. тонн для Черноморского морского пароходства, научно-исследовательские суда для исследований Мирового океана, рыбообрабатывающие базы для Дальневосточного региона [2].

Вместе с тем, в тот же период на судостроительных предприятиях СССР снижаются темпы роста производства и производительности труда, фондоотдача и, как следствие, рентабельность продукции. В 1988 году начинается конверсия, которая коснулась более 30 судостроительных заводов России и привела к неоднозначным результатам. Военное кораблестроение существенно отличается от гражданского, при переходе на новый вид производства меняются объемы корпусных и достроечных работ, возникает необходимость разрабатывать и внедрять новые виды материалов и судового оборудования, менять структуру производственного персонала.

Таблица 1

Изменение портфеля заказов на транспортные суда различных типов (на начало года) [1]

Тип судна	1992г.		1994г.		1996г.		1998г.		2000г.	
		%		%		%		%		%
Танкеры										
число судов	705	41%	570	33%	461	24%	698	33%	501	27%
суммарный дедвейт, тыс.т.	46 059	62%	29 820	45%	24 581	32%	50 445	53%	45 865	48%
Навалочники										
число судов	235	14%	402	23%	567	29%	484	23%	478	26%
суммарный дедвейт, тыс.т.	19 431	26%	26 054	39%	35 617	46%	29 084	31%	32 829	34%
Контейнеровозы										
число судов	177	10%	265	15%	457	24%	384	18%	319	17%
суммарный дедвейт, тыс.т.	4 934	7%	7 707	12%	13 273	17%	10 174	11%	12 128	13%
Суда генеральных грузов										
число судов	612	35%	511	29%	443	23%	524	25%	544	30%
суммарный дедвейт, тыс.т.	3 750	5%	3 355	5%	3 979	5%	5 347	6%	4 662	5%
Всего										
число судов	1 729	100%	1 748	100%	1 928	100%	2 090	100%	1 842	100%
суммарный дедвейт, тыс.т.	74 174	100%	66 936	100%	77 450	100%	95 050	100%	95 484	100%

Развал СССР в 1991 году вынудил руководство страны думать не о реконструкции предприятий, а о разделе отрасли между новыми суверенными государствами. В результате в России остались в основном предприятия способные строить малотоннажные и среднетоннажные гражданские суда и предприятия, ориентированные на военное кораблестроение, так как исторически, верфи, ориентированные на строительство гражданских судов располагались в странах – членах Совета экономической взаимопомощи (Польша, ГДР, Народная республика Болгария) и Финляндии, а также на территории Украинской ССР. Предприятия, в реконструкцию и обновление которых были вложены огромные средства, способные на тот момент строить современные крупнотоннажные гражданские суда и военные корабли остались в Украине (Черноморский судостроительный завод, Николаевский судостроительный завод «Океан», «Залив», Херсонское СПО, ФП «Море»). Были разрушены межкооперационные связи предприятий машиностроения, участвовавших в производственном процессе. Часть предприятий, которые участвовали в межотраслевой кооперации, так необходимой в судостроении также остались в бывших союзных республиках, в частности на Украине.

После распада Советского Союза были утрачены не только современные и модернизированные судостроительные мощности, но и государственный заказ, который поддерживал предприятия, ориентированные на военное кораблестроение, и платежеспособный спрос. В результате предприятия вынуждены были выживать. В лучшем положении оказались предприятия военного кораблестроения. Объемы военного заказа существенно снизились, но все же сохранились, платежи не всегда своевременно и не в полном объеме, но поступали. Предприятия, выпускавшие гражданскую продукцию, оказались в более тяжелом положении и были полностью предоставлены сами себе. При этом класс российских заказчиков гражданских судов еще не сформировался, государство было озабочено другими вопросами, а западным заказчикам российская продукция была не интересна. Она в большинстве своем не была сертифицирована западными регистрами и могла создать лишнюю конкуренцию местным производителям. На российских предприятиях отсутствовали маркетинговые подразделения как таковые, анализ рынков и внешней среды судостроительные предприятия также не занимались.

В этот период мировое судостроение перешло к следующему технологическому укладу. Развитие тяжелого машиностроения, в частности появление тяжелого кранового оборудования, и микроэлектроники, переход к САД проектированию в середине 90-х годов прошлого столетия, позволили создавать трехмерные модели судов, проектировать и строить суда крупными блоками с полным насыщением трубопроводами и судовыми системами. Новая технология крупноблочного судостроения и трехмерного электронного проектирования существенно повысила производительность труда, позволяла снизить себестоимость судна и существенно сократить сроки строительства, прежде всего крупнотоннажных судов, но требовала модернизации существующих и строительства новых верфей. Российские верфи остановились в развитии на уровне 80-90-х годов, прошлого столетия, а некоторые и значительно раньше. Отдельные предприятия пытались внедрять современные технологии и модернизировать производственные мощности, но полная неопределенность дальнейшего существования, частая смена собственников не позволяли завершить начатое. Высокая инфляция «пожирала» минимальную прибыль, закладываемую в цены тех редких заказов, которые удавалось получить в это период. Вместе с тем средний возраст судов в РФ уже в тот период превышал нормативно установленный уровень. Так продолжалось до 2006 года.

Современное состояние проблемы

В настоящий момент российское судостроение испытывает целый комплекс системных проблем, которые вызваны как внешними, так и внутренними факторами.

В 2007 году Указом Президента РФ для сохранения и развития потенциала российского судостроения, как гражданского, так и военного, а также обеспечения освоения континентального шельфа и рынка морских перевозок, была создана «Объединенная судостроительная корпорация» [3], в которую вошли основные предприятия судостроительной отрасли. Одновременно в Правительстве начали разрабатывать Стратегию развития судостроительной отрасли, а также различные программы и нормативные документы для стимулирования инноваций и повышения эффективности судостроения. Одни из последних и наиболее важных:

Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», утвержденная постановлением Правительства РФ от 15.04.2014 № 304 (далее – Государственная программа Развития судостроения) [4], и

«Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года», утвержденная Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.10.2019 № 2553-р (далее – Стратегия развития судостроения) [5].

Надо отметить, что Государственная программа Развития судостроения в момент ее первоначального утверждения в 2012 году имела наименование «Государственная программа РФ «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» [6]». Уменьшение ледового покрова арктических морей, увеличение интереса мировых держав к освоению природных ресурсов арктического региона привели к пересмотру планов стратегического развития Арктической зоны и превращению Северного морского пути в постояннодействующую транспортную артерию, в результате программа поменяла не только название – государственная программа РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013 -2030», и в 2019 году утратила конечные сроки.

Вместе с реформированием судостроения менялись и цели государственной программы «Развития судостроения». Цели достижения улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире [6] заменилось увеличением объемов производства гражданских судов и морской техники, а также достижение уровня локализации производимой продукции судостроения до 70 %. Задачи Программы тоже амбициозны и отражают достижение мирового уровня технологичности при высокой степени локализации импортозамещения в отрасли [4]. При этом менялись и суммы бюджетных ассигнований с 325,6 млрд. руб. в 2017 году, и до 423 млрд.руб. в марте 2021 года.

Государственная поддержка судостроения включает также ряд ведомственных и общепромышленных мер, которые направлены на поддержание внутреннего спроса на продукцию гражданского судостроения. К ним можно

отнести предоставление российским транспортным компаниям и пароходствам субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам по договорам лизинга, при приобретении судов, построенных на российских верфях, судовой утилизационный грант, и последнее нововведение – «квоты под киль» или «квоты в обмен на инвестиции», и прямое субсидирование строительства судов, пока только для определенных типов крупнотоннажных судов [7]. Но в основном поддержка оказывается судовладельцам и лишь косвенно касается судостроителей.

Следует отметить, что «средний возраст судов и плавучих объектов, состоящих на классификационном учёте Российского Речного Регистра, составляет около 33,3 года» [8]. Это означает острую необходимость обновления, но загрузка судостроительных верфей не достигает и 40%, а по данным годового отчета АО «Объединенная судостроительная компания», по итогам 2019 года положительный финансовый результат получили 27 обществ из 44 [9].

Для оценки эффективности компаний используют различные комплексы показателей, которые специфичны для того или иного вида деятельности. Российские судостроительные предприятия не представлены на фондовом рынке, даже российском, как и ОАО «ОСК». На фондовом рынке не торгуются ни только акции, но и не проводились выпуски долговых инструментов компаний, что не позволяет провести оценку эффективности таких предприятий посредством рыночных показателей. Наличие на большинстве предприятий физически изношенных, морально устаревших основных производственных фондов, отсутствие их рыночной переоценки, как и реальной рыночной оценки стоимости других активов также не позволяет достоверно провести оценку рентабельности производства или активов в целом. Поэтому для оценки эффективности деятельности были выбраны наиболее доступные и понятные показатели, такие как рентабельность продаж по чистой прибыли, (по данным Стратегии развития судостроительной промышленности размер рентабельности продаж по чистой прибыли промышленных предприятий составляет 0,8%) [5] и рентабельность по валовой прибыли. Для оценки использовались 12 крупнейших по выручке, полученной в 2019 году, предприятий, не включая ССК «Звезда».

Таблица 2

Данные по выручке 12 крупнейших предприятий (не включая «ССК Звезда»)*

№ п/п	Юридическое наименование	Выручка, млрд.руб							
		2015	2016	2017	2018		2019		
				изм к 2016	изм к 2017	изм к 2018	изм к 2018		
1	ПО Севмаш, АО	62,53	74,27	88,89	14,62	107,39	18,50	117,06	9,67
2	Центр судоремонта Звездочка, АО	42,36	40,43	47,31	6,88	50,30	2,99	45,79	-4,51
3	Зеленодольский завод им. Горького, АО	12,49	12,69	32,14	19,45	25,01	-7,13	35,40	10,39
4	Адмиралтейские верфи, АО	45,29	44,93	27,08	-17,85	41,02	13,94	35,01	-6,01
5	СЗ Северная верфь, ПАО	18,27	13,60	19,18	5,58	17,70	-1,48	20,74	3,04
6	Балтийский завод, АО	0,31	0,33	9,67	9,34	25,60	15,93	20,65	-4,95
7	Амурский судостроительный завод, ПАО	8,64	5,42	11,54	6,12	11,38	-0,16	13,68	2,30
8	Ленинградский судостроительный завод Пелла, ОАО	4,64	4,33	13,70	9,37	12,65	-1,05	13,55	0,90
9	Завод Красное Сормово, ПАО	7,57	6,64	7,35	0,71	8,20	0,85	11,76	3,57
10	Средне-Невский судостроительный завод, АО	3,76	5,11	6,84	1,73	10,63	3,79	10,46	-0,17
11	Прибалтийский судостроительный завод Янтарь, АО	20,96	12,18	9,48	-2,70	14,27	4,79	9,33	-4,94
12	Выборгский судостроительный завод, ПАО	4,75	5,39	11,77	6,38	7,95	-3,82	5,05	-2,90

*По данным годовых отчетов компаний

Из данных табл. 3 видно, что у почти половины предприятий выручка снижается уже на протяжении нескольких лет.

Рентабельность по валовой прибыли показывает стоимость, добавленную к использованным ресурсам, а рентабельность продаж по чистой прибыли отражает способность компании извлекать прибыль из продаж. Оба этих показателя являются показателями устойчивости компании.

Таблица 3

Данные по валовой прибыли и рентабельности 12, крупнейших по выручке в 2019 году, судостроительных предприятий

№ п/п	Юридическое наименование	Валовая прибыль млрд.руб					Рентабельность по валовой прибыли, %				
		2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
1	ПО Севмаш, АО	5,84	1,61	8,12	5,21	1,27	9,3%	2,2%	9,1%	4,9%	1,1%
2	Центр судоремонта Звездочка, АО	1,96	1,11	2,52	3,08	2,69	4,6%	2,7%	5,3%	6,1%	5,9%
3	Зеленодольский завод им. Горького, АО	0,89	0,49	3,11	1,07	1,70	7,1%	3,8%	9,7%	4,3%	4,8%
4	Адмиралтейские верфи, АО	20,05	16,29	6,80	18,86	5,04	44,3%	36,3%	25,1%	46,0%	14,4%
5	СЗ Северная верфь, ПАО	1,78	-1,60	-0,95	-0,61	0,81	10,0%	-12,0%	-5,0%	-3,0%	3,9%
6	Балтийский завод, АО	0,14	0,17	-0,15	-0,63	-6,20	44,5%	50,7%	-1,6%	-2,5%	-30,0%
7	Амурский судостроительный завод, ПАО	-0,04	-6,10	-0,33	-2,81	-1,69	-0,4%	-112,0%	-2,8%	-24,7%	-12,4%
8	Ленинградский судостроительный завод Пелла, ОАО	0,29	-0,01	1,45	2,11	0,87	6,2%	-0,3%	10,7%	16,7%	6,4%
9	Завод Красное Сормово, ПАО	0,30	0,96	0,88	1,05	1,76	3,9%	14,4%	12,0%	12,8%	15,0%
10	Средне-Невский судостроительный завод, АО		-0,10	-0,46	0,50	0,69		-2,0%	-6,7%	4,7%	6,6%
11	Прибалтийский судостроительный завод Янтарь, АО	1,84	1,52	-4,35	0,216	-3,05	8,8%	12,5%	-4,6%	1,5%	-32,6%
12	Выборгский судостроительный завод, ПАО	-1,68	-1,14	0,59	0,00	-0,98	-35,0%	-21,0%	5,0%	0,0%	-19,4%

Таблица 4

Данные по чистой прибыли и рентабельности продаж 12, крупнейших по выручке в 2019 году, судостроительных предприятий

№ п/п	Наименование общества	Чистая прибыль млрд.руб					Рентабельность продаж по чистой прибыли, %				
		2015	2016	2017	2018	2019	2015	2016	2017	2018	2019
1	ПО Севмаш, АО	7,218	5,72	8,892	6,616	4,956	11,5%	7,7%	10,0%	6,2%	4,2%
2	Центр судоремонта Звездочка, АО	0,059	0,998	0,268	0,776	0,515	0,1%	2,5%	0,6%	1,5%	1,1%
3	Зеленодольский завод им. Горького, АО	0,006	0,008	0,091	0,015	-0,059	0,1%	0,1%	0,3%	0,1%	-0,2%
4	Адмиралтейские верфи, АО	5,258	5,194	2,712	2,952	1,774	11,6%	11,6%	10,0%	7,2%	5,1%
5	СЗ Северная верфь, ПАО	0,117	-1,834	-1,65	-3,2	-0,534	1,0%	-12,0%	-8,0%	-17,0%	-2,6%
6	Балтийский завод, АО	-0,532	-1,296	2,676	-1,032	-6,444	-171,6%	-39,5%	27,7%	-4,0%	-31,2%
7	Амурский судостроительный завод, ПАО	-0,06	-8,008	-16,5	-3,681	-2,131	-0,7%	-147,7%	-14,1%	-32,2%	-15,6%
8	Ленинградский судостроительный завод Пелла, ОАО	-1,016	-0,626	-0,24	0,348	0,029	-21,9%	-14,5%	1,8%	2,8%	0,2%
9	Завод Красное Сормово, ПАО	0,488	0,39	0,213	0,345	0,708	6,4%	5,9%	2,9%	4,2%	6,0%
10	Средне-Невский судостроительный завод, АО	-0,232	-0,172	-0,421	0,263	0,952	-6,2%	-3,4%	-6,2%	2,5%	9,1%
11	Прибалтийский судостроительный завод Янтарь, АО	1,247	0,403	-0,422	0,083	-2,757	5,9%	3,3%	-4,5%	0,6%	-29,6%
12	Выборгский судостроительный завод, ОАО	-1,846	-1,089	0,012	-0,546	-1,76	-38,8%	-20,2%	0,1%	-6,9%	-34,9%

Из представленных данных видно, что, несмотря на неравномерность изменений, лидерами по выручке и рентабельности продаж на протяжении длительного периода остаются предприятия, ориентированные на военное кораблестроение, такие как ПАО «Севмаш», АО «Адмиралтейские верфи».

Основной проблемой низкой рентабельности продаж по прибыли для предприятий, осуществляющих строительство гражданских судов, является отсутствие государственного регулирования в части ценообразования при высокой степени регулирования самого государственного заказа.

Теория эффективности достаточно широко освещена в научной литературе. Вместе с тем, работ, рассматривающих взаимосвязь эффективности, управления затратами и ценообразования автором применительно к судостроению автором выявлено недостаточно. Это, в основном, отраслевая литература, в которой заявленные методологические и методические проблемы освещаются косвенно.

Теория и методика ценообразования и управления затратами, несмотря на их огромную роль в экономике предприятия и значительное ей внимание в научной и методической литературе, не дает возможность решить все проблемы судостроения, что связано, в первую очередь, со спецификой судостроения, а также с некоторой

зарегулированностью и отсталостью функционала управления предприятием. Авторами выполнена систематизация проблем, их причин и возможных направлений решения проблем ценообразования, что представлено далее.

Современное состояние судостроения таково, что при наличии возможностей использования современных техники и технологий, предприятия вынуждены использовать устаревшие методы ценообразования. Кроме того, специфика судостроения такова, что требует использования специфических инструментов в управлении, в т.ч. и в ценообразовании.

Существующая же система ценообразования морально и физически устарела, поскольку не учитывает специфику строительства судов, каждое из которых имеет свои технические особенности, что обуславливает разную длительность строительного цикла, вариацию кооперации и др.

Следует отметить, что вопросам ценообразования уделяется внимание, в частности идет совершенствование ценообразования на продукцию, производимую в рамках государственного оборонного заказа [10]. Для такой продукции Федеральным законом от 29.12.2012 № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе» [11] установлены особенности определения цен. В соответствии с установленными особенностями Постановлением Правительства РФ №1465 от 02.12.2017 [12] определен порядок государственного регулирования цен на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу. И, несмотря на недовольство предприятий, установленным порядком ценообразования на военные суда [13], такой порядок позволяет предприятиям оставаться рентабельными, как видно из представленных данных. В отношении гражданской продукции такой порядок по сей день не определен. В результате при строительстве судов заказчики и судостроительные организации сталкиваются с некорректно рассчитанными затратами, необходимостью переносить сроки, пересматривать и изменять объемы финансирования, в том числе и государственных контрактов. Подобная практика усиливает негативный имидж предприятий судостроительного комплекса.

Кроме того, в отношении цен на строительство гражданских судов действующее законодательство имеет ряд противоречий и несогласованностей. Например, в п.2 статьи 4 Федерального закона от 05.04.12 №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – ФЗ№44) «при заключении контракта указывается, что цена контракта является твердой и определяется на весь срок исполнения контракта» [14], при этом срок строительства отдельных типов судов составляет от 5 до 7 лет. При этом не учитывается, что головные и первые серийные суда имеют себестоимость выше, а последующие суда могут иметь отклонения от проектной документации хотя бы в силу того, что меняются технологии и материалы. Поэтому для головных и первых серийных судов, как инвестиционных проектов, должен быть проведен расчет стоимости проектно-сметным способом. Но данный способ, в соответствии с ФЗ № 44 применяется для определения цены на строительство, реконструкцию и ремонт объектов капитального строительства, что не позволяет автоматически использовать его для строительства судов.

Нормативно-методическая база ценообразования судостроительной промышленности, разрабатываемая в советский период, учитывала все особенности судостроения. В определении стоимости строительства судна использовалась калькуляция затрат, основанная на нормативно- методических документах по планированию, учету и калькулированию себестоимости продукции на промышленных предприятиях, утвержденных Госпланом СССР, Минфином СССР и Госкомитетом цен СМ СССР. Т.е. Калькуляция производилась затратным методом. Для судов не использовались методы аналогов, применяемые в капитальном строительстве. В настоящее время в соответствии с утвержденными приказом Минэкономразвития от 02.10.2013 № 567 «Методическими рекомендациями по определению методов определения (максимальной) начальной цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем)» «затратный метод определяет цену контракта как сумму произведенных затрат и обычной для определенной сферы деятельности прибыли» [15]. При этом под затратами «понимаются обычные в таких случаях прямые и косвенные затраты на производство и приобретение и (или) реализацию товаров, работ, услуг, затраты на транспортировку, хранение, страхование и иные затраты» [15]. Мы полагаем, что для судостроения такие формулировки являются ограниченными и не отражают особенности строительства судов. В дополнении ко всему, отраслевая нормативно-методическая база по вопросам ценообразования судов последние два десятка лет не обновляется, а все участники проектирования и строительства используют устаревшую, зачастую даже утратившую юридическую силу нормативно- правовую базу советского периода. Это приводит к возникновению спорных ситуаций между заказчиками и судостроительными предприятиями на всех этапах проектирования и строительства.

Как уже отмечалось особую значимость в ценообразовании в судостроении играет разница между головными и первыми серийными судами и серийными. В основе такого расчета лежит расчет трудоемкости строительства судов, которая отличается для головных и первых серийных судов в большую сторону. В СССР такие расчеты проводились на этапе разработки технического проекта, для чего Минсудпромом СССР разрабатывались и утверждались нормы строительства судов различных типов, актуализация которых проводилась не реже раза в 5 лет [10]. Сегодня, в условиях внедрения новых технологий, обновления морально устаревшей техники,

внедрения инноваций использование устаревших нормативов приводит к искажению расчета трудоемкости и, как следствие, цены строительства судов.

Основные проблемы, выявленные авторами, их причины и направления их решения представлены в табл. 5.

Таблица 5

Проблемы ценообразования в судостроении, их причины и направления решения проблем

Проблема	Причина	Направления решения	Примечание
Несоответствие системы ценообразования в судостроении современных технологическим изменениям в отрасли	Реструктуризация отрасли в техническом и технологическом аспектах при упущении соответствующих функционалов	Изменение системы ценообразования	Требуется государственное регулирование и поддержка предприятий
Неадекватные методы ценообразования для головных и первых серийных судов	Используются одинаковые методы для строительства всех судов, в то время как для головных и первых серийных судов требуются другие методы	Использование для головных и первых серийных судов отдельного метода, например, проектно-сметный способ	Требуется уточнение в законодательстве
Существующие методы ценообразования не учитывают изменений в технологиях в длительном строительном цикле	Используются старые нормативы или метод аналогов	Использование затратного метода ценообразования	Требуется государственное регулирование и внедрение системы контроллинга на предприятии
Существующие методы ценообразования не учитывают изменений в кооперационных связях в длительном строительном цикле	Используются старые нормативы или метод аналогов	Использование затратного метода ценообразования	Требуется государственное регулирование и внедрение системы контроллинга на предприятии

В июле 2020 года появилась информация о подготовке Минпромторгом проект законопроекта, вводящего «обязательную экспертизу стоимости строительства, проектирования, ремонта и утилизации судов и плавучих учреждений, если для этого используются средства бюджета» [16]. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 05.11.20 № 2868-р об утверждении плана мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, пунктом 1 Минпромторг России наделяется полномочиями «по установлению порядка определения начальной (максимальной) цены контракта ...» [17]. Срок исполнения мероприятий IV квартал 2021 года. Подобные сообщения дают надежду, что в ближайшее время Правительство уделит больше внимания вопросам ценообразования в гражданском судостроении, а действующие в настоящее время судостроительные предприятия не обанкротятся окончательно.

Заключение

На фоне глобализации и роста конкуренции на мировом рынке судостроения, в условиях санкционных ограничений, отечественное гражданское судостроение испытывает целый комплекс проблем, не позволяющих в настоящий момент обеспечить их стратегическую эффективность и достижение целей развития как одной из стратегически важных отраслей промышленности. К наиболее острым проблемам предприятий гражданского судостроения можно отнести и физически изношенные и морально устаревшие основные производственные фонды, и низкую технологическую подготовку производства, в том числе низкое качество проектной документации, отсутствие плановой работы по созданию современных образцов продукции, и низкую производительность труда, и нехватку квалифицированных инженерных и производственных кадров, зависимость

от зарубежных поставщиков узлов и агрегатов для гражданского судостроения. Основным направлением государственной поддержки устойчивого развития и повышения стратегической эффективности судостроительной промышленности должна стать разработка правовой и нормативно-методической базы формирования механизма ценообразования на строительство морских и речных судов.

Литература

1. *Логачев С.И., Чугунов В.В.* Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития. СПб.: Судостроение, 2001.-312с.
2. Океан (завод). URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Океан_\(завод\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Океан_(завод)) (дата обращения 10.04.2021).
3. Указ Президента Российской Федерации от 21.03.2007 № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация»».
4. Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 304 «Об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений»
5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28.10.2019 № 2553-р об утверждении «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года».
6. Распоряжение Правительства РФ от 24.12.2012 №2514-р «Об утверждении Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013-2030 годы».
7. Постановление Правительства РФ от 04.12.2019 №1584 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов».
8. Средний возраст отечественного речного флота достиг 33,3 года и продолжает расти- Российский речной регистр. Режим доступа <http://morflot.gov.ru/news/14/n4029.html> (дата обращения 10.04.2021)
9. АО «ОСК» Годовой отчет 2019. Режим доступа: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx?id=12347> (дата обращения 21.04.2021).
10. *Ваучский, А.Н., Гришин Ю.Н.* Проблемные вопросы ценообразования возникающие при строительстве судов для государственных нужд в условиях действующей нормативно-правовой базы, и предложения по её совершенствованию с учетом отраслевых особенностей судостроения // Судостроение. 2019. №2. С. 45-49.
11. Федеральный закон от 29.12.2012 № 275-ФЗ «О государственном оборонном заказе».
12. Постановление Правительства РФ от 02.12.2017 №1465 «О государственном регулировании цен на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу, а также о внесении изменений и признании утратившими силу некоторых актов правительства российской Федерации».
13. Судостроители хотят получать больше прибыли от гособоронзаказа// Ведомости. 05 мая 2021, Бизнес. Режим доступа <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/05/868780-sudostroiteli-hotyat-bolshe-pribili-gosoboronzakaza> (дата обращения 10.05.2021)
14. Федеральный закон от 05.04.12 №44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».
15. Приказ Минэкономразвития от 02.10.2013 № 567 «Методическими рекомендациями по определению методов определения (максимальной) начальной цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем)».
16. Судам обоснуют цену// Коммерсант. 03.07.2020г. Режим доступа <https://www.kommersant.ru/doc/4399841> (дата обращения 11.05.2021).
17. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.11.2020 №2868-р // План мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

References

1. Logachev S.I., Chugunov V.V. World shipbuilding: current state and development prospects. SPb.: Shipbuilding, 2001.-312s.
2. Ocean (plant). URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Океан_\(plant\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Океан_(plant)) (date of treatment 04/10/2021).
3. Decree of the President of the Russian Federation dated March 21, 2007 No. 394 "On the Joint Stock Company United Shipbuilding Corporation".
4. Decree of the Government of the Russian Federation of 15.04.2014 No. 304 "On approval of the State program of the Russian Federation" Development of shipbuilding and equipment for the development of shelf deposits "
5. Order of the Government of the Russian Federation dated October 28, 2019 No. 2553-r on approval of the "Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period up to 2035".

6. Order of the Government of the Russian Federation of 24.12.2012 No. 2514-r "On approval of the State program of the Russian Federation" Development of shipbuilding for 2013-2030 ".
7. Decree of the Government of the Russian Federation of 04.12.2019 No. 1584 "On approval of the Rules for the provision of subsidies from the federal budget to Russian organizations for financial support of part of the costs associated with the construction of large-tonnage vessels."
8. The average age of the Russian river fleet has reached 33.3 years and continues to grow. The Russian River Register. Access mode <http://morflot.gov.ru/news/14/n4029.html> (date of access 10.04.2021)
9. USC JSC Annual Report 2019. Access mode: <https://www.e-disclosure.ru/portal/company.aspx? Id = 12347> (date of access 21.04.2021).
10. Vauchsky, A.N., Grishin Yu.N. Problematic issues of pricing arising in the construction of ships for state needs in the current regulatory framework, and proposals for its improvement, taking into account the sectoral features of shipbuilding "// *Shipbuilding*. 2019. No. 2. S. 45-49.
11. Federal Law of December 29, 2012 No. 275-FZ "On the State Defense Order".
12. Decree of the Government of the Russian Federation of 02.12.2017 No. 1465 "On state regulation of prices for products supplied under the state defense order, as well as on amendments and invalidation of certain acts of the government of the Russian Federation."
13. Shipbuilders want to get more profit from the state defense order // *Vedomosti*. 05 May 2021, Business. Access mode <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/05/868780-sudostroiteli-hotyat-bolshe-pribili-gosoboronzakaza> (access date 05/10/2021)
14. Federal Law of 05.04.12 No. 44-FZ "On the contract system in the procurement of goods and services to meet state and municipal needs."
15. Order of the Ministry of Economic Development dated 02.10.2013 No. 567 "Methodological recommendations for determining methods for determining the (maximum) initial contract price, the price of a contract concluded with a single supplier (contractor, performer)".
16. The price will be justified for the ships // *Kommersant*. 03.07.2020 Access mode <https://www.kommersant.ru/doc/4399841> (date of access 05/11/2021).
17. Order of the Government of the Russian Federation dated 05.11.2020 No. 2868-r // Action plan for the implementation of the Strategy for the development of the shipbuilding industry for the period until 2035.

Статья поступила в редакцию 28.05.2021 г
Received 28.05.2021