

РОССИЙСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ - ЭФФЕКТИВНЫЕ МЕХАНИЗМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЦЕН

2023 год для отечественного судостроения ознаменован вступлением в силу Федерального закона от 07.10.2022 № 390-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации» (далее – Закон № 390-ФЗ), ряда постановлений Правительства Российской Федерации и приказов Минпромторга России, которые сформировали минимально-достаточную базу нормативных правовых актов (далее – НПА) по ценообразованию на суда.

На сколько это важное событие и много ли поменяется в практике ценообразования? Станут ли суда дешевле, а заводы-строители рентабельнее? Не будет ли процедура определения цен более трудоемкой и запутанной? Новые НПА, безусловно, вызывают множество как общих, так и частных детальных вопросов.

Разработку проектов этих НПА осуществляло АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» под руководством Минпромторга России и с участием организаций судостроительной промышленности. В последние годы (на завершающем этапе разработки и после вступления в силу НПА) АО «ЦТСС» активно проводит информационную кампанию по разъяснению их содержания и ответам на возникающие вопросы на страницах журналов «Судостроение» и «KORABEL.RU», в рамках проводимых организацией совещаний, круглых столов и конференций.

Попытаемся в этой статье, не углубляясь в детали, ответить на ряд ключевых вопросов.

Во-первых, про важность, актуальность и востребованность. Тут соединилось желание «низов» с желанием и возможностями «верхов». С одной стороны, в судостроительной промышленности на отраслевых совещаниях по ценообразованию регулярно обсуждалась необходимость возрождения отраслевого порядка определения цен строительства судов и легитимизации экспертиз цен. С другой стороны, с предложением узаконить экспертизы цен в судостроении Счетная палата обратилась к Президенту Российской Федерации еще в 2017 году, результатом чего стало поручение Правительству и ряд поручений Правительства федеральным органам исполнительной власти (далее – ФОИВ). Несколько позже, Минфин России как орган, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в бюджетной сфере, предложил наделить Минпромторг России полномочием по установлению порядка определения цен в судостроительной промышленности.

В результате соответствующие положения были включены в Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года и в план ее реализации. Так что речь идет о решении востребованных стратегических задач.

Во-вторых, отметим, что дают новые НПА судостроению. Сформированная система НПА предоставила ряд механизмов (регламентированных процедур), используемых при определении цен, в том числе:

1. Порядок определения трудоемкости на основе легитимных нормативов трудоемкости строительства судов. Тут

многие могут возразить: так и раньше был такой порядок и были нормативы трудоемкости. Да, были нормативы трудоемкости строительства судов, утвержденные в 1994 году, которые давно утратили и актуальность и легитимность. Был порядок определения, а точнее – «управления» трудоемкостью в форме руководящего документа, который так же устарел и утратил силу в соответствии с Законом «О стандартизации в Российской Федерации». При разработке Порядка определения трудоемкости судов не пытались сделать революцию в этой области. Использован шестидесятилетний опыт разработки и применения нормативов трудоемкости строительства судов, положенный в канву действующего российского законодательства и сложившейся практики. Необходимо также уточнить, что введенный Порядок является универсальным (единым) и для гражданских судов, и для кораблей, поставляемых по государственному оборонному заказу (далее – ГОЗ).

Важно отметить, что само понятие «нормативы трудоемкости» впервые введено в правовое поле для использования при определении трудоемкости и затрат на оплату труда в ценах контрактов, причем не только на строительство, но и на проектирование, ремонт и утилизацию судов.

2. Порядок определения ориентировочной стоимости строительства судна. К сожалению, практика выполнения в рамках эскизного и технического проекта судна расчета ориентировочной стоимости его строительства, с последующей экспертизой этого расчета, была утрачена еще в 1990-е годы. Теперь у нас есть нормативный правовой акт, который обязывает проектантов проводить расчет ориентировочной стоимости строительства судна и описывает процедуру такого расчета, в том числе устанавливает:

- рекомендуемые образцы плановой калькуляции и расшифровок по статьям калькуляции;
- перечень конструкторской документации проекта судна и исходных данных, необходимых для расчета затрат по статьям калькуляции;
- основные правила для расчета величин затрат по статьям калькуляции и подстатьям калькуляции;
- необходимость использования экономических показателей потенциальной организации-строителя судна, в случае наличия информации от заказчика проекта о выборе единственного поставщика или трех вероятных организаций-строителей судна, определенных проектной организацией.

В дальнейшем этот расчет ориентировочной стоимости строительства судна используется как при установлении

лимитов бюджетного финансирования (в соответствии с Законом № 390-ФЗ), так и при определении цен. Учитывая, что государственные заказчики не вправе заключать контракты выше доведенных лимитов, повышение обоснованности установления этих лимитов будет способствовать и снижению риска срыва реализации мероприятий по строительству судов в государственных программах и обеспечению рентабельности государственных контрактов.

3. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта (далее – НМЦК) и цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем) (далее – ЦКЕИ). 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.

Указанная ситуация была связана, в том числе и с тем, что до последнего времени не был определен ФОИВ, уполномоченный устанавливать порядок определения цен при закупке продукции судостроительной промышленности.

Предложения о необходимости установления порядка определения цен при строительстве судов обсуждались в последние годы и в судостроительной промышленности, и среди заказчиков судов, и в ФОИВ. Как отмечено выше, необходимость его введения была поддержана.

Среди рассматриваемых новых НПА Порядок определения НМЦК и ЦКЕИ представляется наиболее сложным как в части разработки, так и в отношении применения. Например, для продукции, поставляемой по ГОЗ, аналогичный порядок регламентируется тремя НПА (постановлением Правительства, приказом Минпромторга России и приказом ФАС России). В связи с чем при его разработке Минпромторгом России была сформирована рабочая группа с участием АО «ЦТСС», АО «ОСК» и судостроительных заводов, входящих в другие отраслевые интегрированные структуры. Эта рабочая группа давала предложения по проекту документа и рассматривала его редакции, подготавливаемые АО «Центр технологии судостроения и судоремонта».

При разработке Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ учтены Методические рекомендации Минэкономразвития России и отраслевые особенности. Положения Порядка максимальным образом унифицированы с формами расшифровок и составом затрат, используемым для продукции, поставляемой по ГОЗ. Структура Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ и документы-аналоги, использованные при его разработке, приведены на рисунке 1.

Важно отметить, что Порядок определения НМЦК и ЦКЕИ устанавливает обязательное использование затратного метода при определении цены строительства судна наряду с методом сопоставимых рыночных цен (анализа рынка), а также то, что заключение контракта на строительство судна

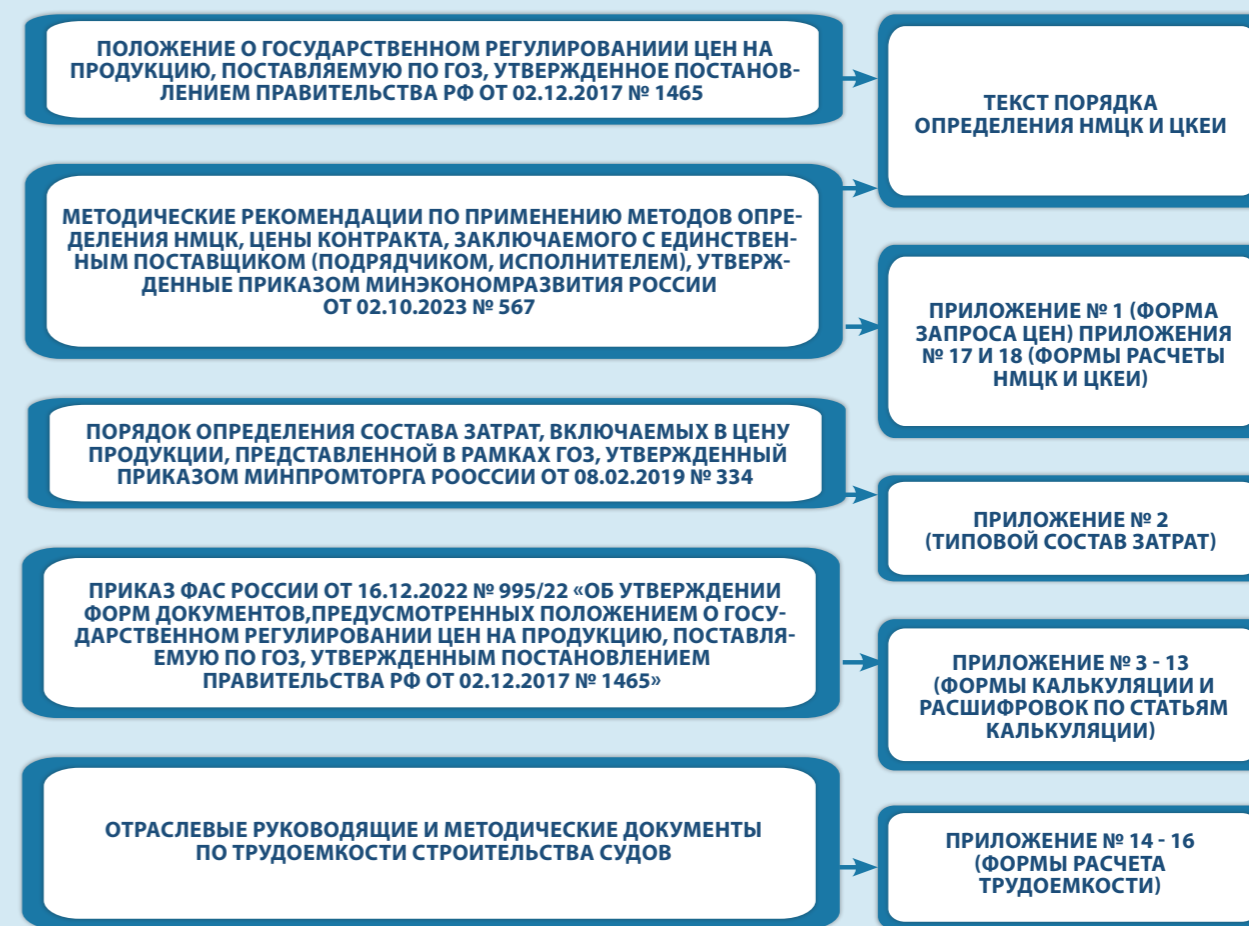


Рис. 1. Структура Порядка определения НМЦК и ЦКЕИ и документы-аналоги, использованные при его разработке

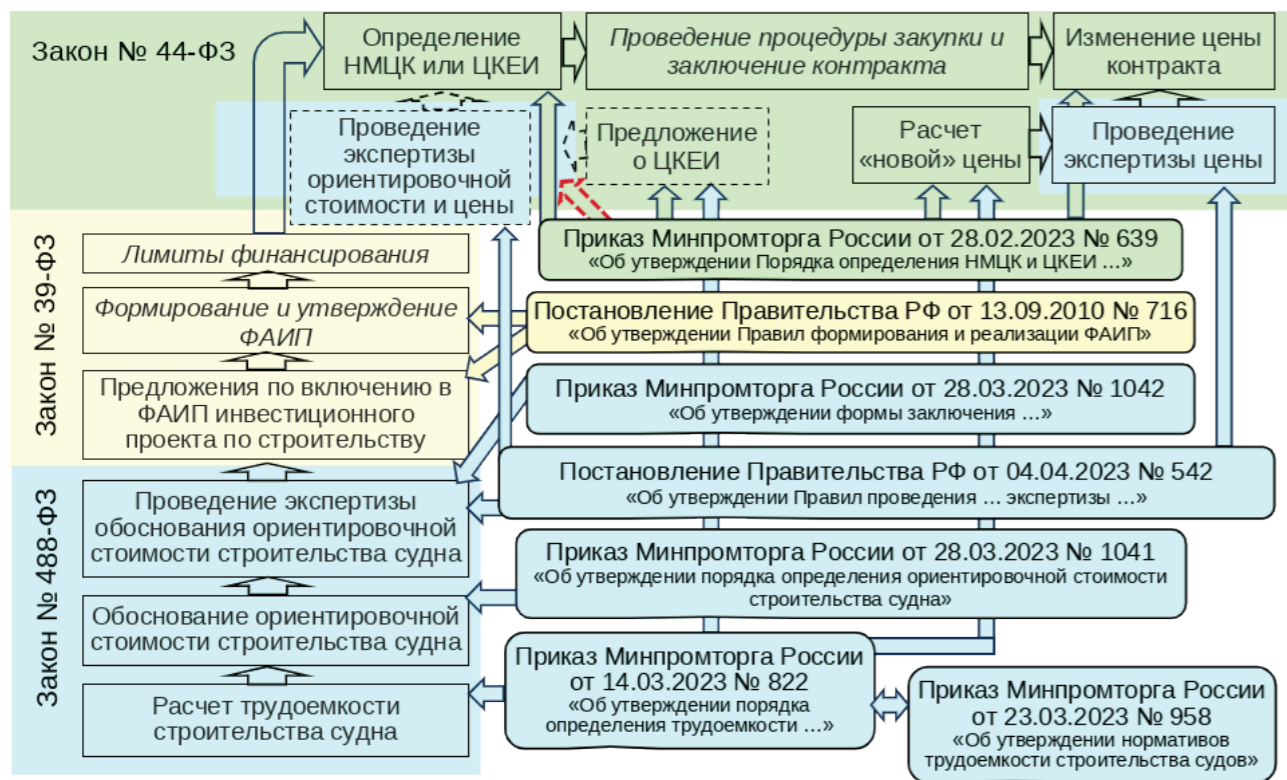


Рис. 2. Схема применения новых нормативных правовых актов при определении цены строительства судна

Говоря о ценах строительства судов на внутреннем рынке, следует, в первую очередь, иметь ввиду себестоимость строительства. Правильный расчет себестоимости с использованием новых НПА лишь делает результаты расчета более обоснованными и «прозрачными», а экспертиза этого расчета позволяет устранить допущенные в расчете ошибки и еще более повышает его достоверность. В результате на основе таких расчетов обеспечивается возможность принимать более эффективные решения, как в отношении использования бюджетных средств, так и в части организации производства.

может проводиться только после разработки технического проекта или эскизного проекта (если разработка технического проекта не предполагается), когда имеются исходные данные, необходимые для определения цены с применением затратного метода.

4. Правила проведения экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна и экспертизы цены проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, Правила установления платы за проведение экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна и Правила отбора организаций для проведения экспертиз.

Экспертизы цен строительства судов проводятся АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» уже более 10 лет. При определении цены они обеспечивают повышение ее обоснованности, а при изменении цены позволяют урегулировать разногласия, возникающие между заказчиком и исполнителем. Однако, эта работа проводилась «факультативно» и у заказчиков отсутствовали юридические основания использовать результаты экспертиз. В связи с этим в большинстве случаев такие основания формировались каждый раз индивидуально в виде протоколов совещаний ФОИВ.

Теперь эта деятельность строго регламентирована. Для экспертиз обоснований ориентировочной стоимости и цены строительства судна установлены:

- перечень документов и иных обоснований, представляемых на экспертизу;
- порядок проведения экспертизы и взаимодействия с заказчиком экспертизы;
- перечень проверок, осуществляемых при проведении экспертизы;
- состав заключения по результатам экспертизы.

Пока обязательной является только экспертиза обоснования ориентировочной стоимости строительства судна при определении лимитов бюджетного финансирования, но в ближайшее время в Порядке определения НМЦК и ЦКЕИ будут установлены случаи проведения указанных экспертиз при определении цен.

5. Для экспертизы обоснования ориентировочной стоимости строительства судна приказом Минпромторга России установлена форма заключения по результатам экспертизы.

Схема применения новых НПА при определении цены строительства судна приведена на рисунке 2.

Конечно, введение новых механизмов ценообразования, даже хорошо проработанных, само по себе недостаточно. Требуется научиться ими эффективно пользоваться.

Кроме того, реализация новых НПА связана и с определенными трудностями, такими как необходимость:

- реализации более сложного механизма определения цен – для заказчиков судов;
- обучать и содержать специалистов по расчетам трудоемкости и ориентировочной стоимости строительства судна – для проектантов;
- наладить должный учет и обоснование затрат – для заводов-строителей судов.

В последующем предлагается устранить выявленные на практике «шероховатости» новых НПА и принять меры к дальнейшему развитию нормативно-правовой базы в этой области. При этом могут быть рассмотрены вопросы ценообразования при проектировании, ремонте и утилизации судов. Кроме того, необходимо разработать методические документы, используемые при:

- определении ориентировочной стоимости строительства судна;
- определении, изменении цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна;
- определении трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна.

Соответствующие полномочия предоставлены Минпромторгу России пунктами 10 и 11 части 3 статьи 6 Федерального закона от 31.12.2014 № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» (в редакции Закона № 390-ФЗ).

В заключении необходимо ответить на вопрос: повлияют ли новые НПА на снижение цен строительства судов? Говоря о ценах строительства судов на внутреннем рынке, следует, в первую очередь иметь ввиду себестоимость строительства. Правильный расчет себестоимости с использованием новых НПА лишь делает результаты расчета более обоснованными и «прозрачными», а экспертиза этого расчета позволяет устранить допущенные в расчете ошибки и еще более повышает его достоверность. В результате, на основе таких расчетов обеспечивается возможность принимать более эффективные решения как в отношении использования бюджетных средств, так и в части организации производства.

Экспертизу цены можно сравнить с диагностическими процедурами, такими как измерение температуры, рентген или УЗИ. Эти процедуры не лечат, но позволяют поставить правильный диагноз и назначить курс лечения.

Снижение стоимости строительства судов проводится не в кабинете экономиста, а в проектной организации за счет применения экономичных конструктивных решений и материалов, а также в цехах судостроительных заводов путем совершенствования технологии и организации производства. При этом, в отношении организации производства ключевыми вопросами являются повышение загрузки

предприятий, их специализации и серийности продукции. В части развития производства важнейшую роль играет уровень рентабельности. Корректное применение новых НПА будет способствовать росту рентабельности, что повысит собственные возможности судостроительных заводов по вложению средств в развитие производства и в целом положительно отразится на инвестиционной привлекательности нашей отрасли.

Упомянутые НПА:

1. Порядок определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, утвержденный приказом Минпромторга России от 14.03.2023 № 822.

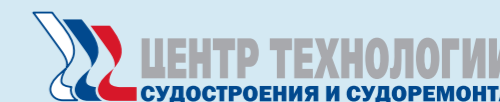
2. Порядок определения ориентировочной стоимости строительства судна, утвержденный приказом Минпромторга России от 28.03.2023 № 1041.

3. Порядок определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого 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), утвержденный приказом Минпромторга России от 28.02.2023 № 639.

4. Методические рекомендации по применению методов определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), утвержденные приказом Минэкономразвития России от 02.10.2013 № 567.

5. 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, Правил установления платы за проведение проверки достоверности (экспертизы) обоснования ориентировочной стоимости строительства судна, а также Правил отбора организаций, осуществляющих проверку достоверности (экспертизу) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, приостановления и лишения полномочий таких организаций и требований к ним».

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



АО «Центр технологии судостроения и судоремонта»
Санкт-Петербург, ул. Промышленная, 7
+7 (812) 786-19-10
inbox@sstc.spb.ru; ontc@sstc.spb.ru
www.sstc.spb.ru