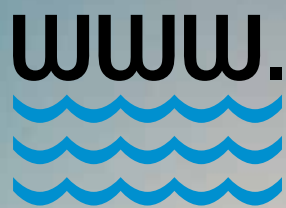


информационный морской журнал



WWW.KORABEL.RU

честно о судостроении

Июнь

2021

№ 2 (52)



WWW.VEZA.RU

ВЕДУЩИЙ РОССИЙСКИЙ
ПРОИЗВОДИТЕЛЬ

**ВЕНТИЛЯЦИОННОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ
В МОРСКОМ
ИСПОЛНЕНИИ**





информационный морской журнал
WWW.KORABEL.RU
 честно о судостроении

№2 (52)
 ИЮНЬ 2021


Свидетельство о регистрации
 ПИ № ТУ 78 - 01077
 от 13 марта 2012 года.

УЧРЕДИТЕЛЬ
ИП Н. Н. Ивакин
 Тел. многоканальный:
+7 (812) 458-44-52

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Николай Ивакин
 Тел.: +7 (812) 963-72-83
 nikivakin@korabel.ru

РУКОВОДИТЕЛЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ
 ПРОЕКТОВ:
Олег Гненной

КОРРЕСПОНДЕНТЫ:
Юлия Хазиева
Олег Кулешов
Петр Щеголихин

МОРСКОЙ БЛОГЕР:
Виктория Корабеловна 
 @korabel_ru

ОТДЕЛ ПРОДАЖ:
Алена Попова
Алена Мачатова
 Тел.: +7 (921) 912-03-73

ДИЗАЙН И ВЕРСТКА:
ИП В. В. Голубев
 vgolubev@gmail.com

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ:
198035, Санкт-Петербург
Межевой кан., 4, офис 315

ОТПЕЧАТАНО В ТИПОГРАФИИ:
«АКЦЕНТ», Санкт-Петербург,
Б. Сампсониевский пр-т., 60и

ПОДПИСАНО В ПЕЧАТЬ
16 июня 2021 года

Ответственность
 за содержание рекламных
 материалов редакция не несет

ТИРАЖ **2 000 экз.**

При перепечатке
 опубликованных материалов
 ссылка на журнал обязательна



СУДОСТРОЕНИЕ

Обзор по рыбопромысловым судам

СТР. 10

СТР. 8 СЛОВО РЕДАКТОРА

СУДОСТРОЕНИЕ

**«Вымпел»:
в планах
строительство
катеров
и крупнотоннажных
судов**

СТР. 24

СТР. 30 ПМЭФ-2021
РЕКОРДНЫЕ СУММЫ НА РАЗВИТИЕ
ПОРТОВ, ИННОВАЦИИ
В СУДОСТРОЕНИИ И ДОГОВОРЫ СТРАН
ПО АРКТИКЕ - ИТОГИ ПМЭФ-2021

ИННОВАЦИИ

**«В 2023 году
мы сможем
представить первое
полноценное судно
на водородном
топливе»**

СТР. 34

СТР. 50 ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ
ЧТО ГОТОВЯТ ДЛЯ ЦЕН СУДОВ:
ЗАКОН И ПОРЯДОК

СТР. 60 ОБРАЗОВАНИЕ
ОЛЕГ ТИМОФЕЕВ: «НЕОБХОДИМО
ВОССТАНАВЛИВАТЬ СПЕЦИАЛИЗАЦИИ
«СУДОВЫЕ СИСТЕМЫ»
И «СУДОВЫЕ УСТРОЙСТВА»



СТР. **68** СОТРУДНИЧЕСТВО
«СТАТЬ ЛИДЕРОМ МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ ЮЖНОЙ КОРЕЕ ПОМОГ БЛОЧНЫЙ МЕТОД»

СТР. **72** СКОРОСТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
КОГДА ЛЕТУЧИЙ ФЛОТ ВСТАНЕТ НА КРЫЛО?



ЭФФЕКТИВНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

Эффективное производство – это просто

СТР. **76**

СТР. **84** ОБОРУДОВАНИЕ
ТРИ ГОДА ДО ПРИКАЗА: ОЧИСТКЕ БАЛЛАСТА БЫТЬ!

СТР. **88** КАДРЫ
«КАДРЫ РЕШАЮТ ВСЕ» (И. В. СТАЛИН)

СТР. **96** КАДРЫ
«ХОРОШИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ СПЕЦИАЛИСТ СЕЙЧАС НА ВЕС ЗОЛОТА» – О ЗАДАЧАХ СОЮЗА МАШИНОСТРОИТЕЛЕЙ РОССИИ

СТР. **102** СУДОРЕМОНТ
ОТЕЧЕСТВЕННОМУ СУДОРЕМОНТУ ПОМОЖЕТ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ?

СТР. **106** АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ
ОБОРУДОВАНИЕ

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ
АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ СУДОВ
В АРКТИЧЕСКИХ МОРЯХ

СТР. **112** СУДОХОДСТВО
БУДУТ ЛИ И ДАЛЬШЕ ХОДИТЬ ТУРИСТИЧЕСКИЕ СУДА
ПО КАНАЛАМ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА?

СТР. **117** МАШИНОСТРОЕНИЕ
МАШИНОСТРОЕНИЕ СВ – СМОТРИМ В БУДУЩЕЕ,
СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

СТР. **118** ИЗДЕЛИЯ ИЗ ТИТАНА
В НОВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ С НОВЫМИ МОЩНОСТЯМИ

СТР. **122** РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ
О ВЛИЯНИИ ПАНДЕМИИ НА РОССИЙСКУЮ
РЫБНУЮ ОТРАСЛЬ И ТРАНСФОРМАЦИИ
ЕЕ ГЛАВНОГО МЕРОПРИЯТИЯ В 2021 ГОДУ

СТР. **123** РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ
ОПЫТ ИСПАНСКИХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ПРИМЕНЯЕТ
НА РОССИЙСКОМ РЫБОПРОМЫСЛОВОМ ФЛОТЕ

СТР. **124** РЫБНАЯ ОТРАСЛЬ
ADRIA WINCH – ОЧЕРЕДНОЙ ПРОЕКТ ОСНАЩЕНИЯ!
МРТ «ВЫМПЕЛ» С ПРОМЫСЛОВЫМИ ЛЕБЕДКАМИ
НАЧАЛ ПРОМЫСЕЛ НА СЕВЕРЕ

СТР. **126** УТИЛИЗАЦИЯ СУДОВ
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССА РАСЧЕТА
ТРУДОЕМКОСТИ УТИЛИЗАЦИИ КОРАБЛЕЙ И СУДОВ

СТР. **127** СУДОВАЯ МЕБЕЛЬ
ИЗ ЧЕГО ДЕЛАЮТ МЕБЕЛЬ НА СОВРЕМЕННЫХ СУДАХ?

СТР. **128** ОБОРУДОВАНИЕ
ПРОМЫШЛЕННОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ
ВЕЗА – ВЕНТИЛЯЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ВСЕХ НУЖД

СТР. **130** ОБОРУДОВАНИЕ, ПОЖАРУТУШЕНИЕ
СКРЫТЫЕ ОРОСИТЕЛИ КАК ИНТЕРЬЕРНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ
В СОВРЕМЕННЫХ СИСТЕМАХ ПОЖАРУТУШЕНИЯ

СТР. **131** ПОДВОДНАЯ ТЕХНИКА
РОССИЙСКИЕ ДВИЖИТЕЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ
ДЛЯ ПОДВОДНОЙ ТЕХНИКИ

СТР. **132** ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
СОВРЕМЕННЫЕ МЕТОДЫ БЕСПЫЛЕВОЙ ОЧИСТКИ
ПОВЕРХНОСТИ ДРОБЕСТРУЙНЫЕ МАШИНЫ
ЗАМКНУТОГО ЦИКЛА С РЕГЕНЕРАЦИЕЙ
АБРАЗИВА

СТР. **134** СУДОСТРОЕНИЕ
ВОДНЫЙ ТУРИЗМ. ЛИНЕЙКА МОДУЛЬНЫХ
ПЛАВУЧИХ ДАЧ «РАЗНЕЖЬЕ»

СТР. **135** СУДОСТРОЕНИЕ
«НЕФТЕФЛОТ» УВЕРЕННО РАЗВИВАЕТ СУДОСТРОЕНИЕ

СТР. **136** МАТЕРИАЛЫ
МОРСКИЕ КОМПЛЕКСНЫЕ СИСТЕМЫ

СТР. **138** ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
«ЧИСТЫЙ РАЗМЕР» – РЕШЕНИЕ
НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ БОЛЬШИХ ВЕРФЕЙ

СТР. **139** ОБОРУДОВАНИЕ, МАЧТЫ
ОБ УСТРОЙСТВАХ СКЛАДЫВАНИЯ МАЧТ
ДЛЯ ЛАЙНЕРА «ПЕТР ВЕЛИКИЙ»

СТР. **140** ВИНТОРУЛЕВЫЕ КОЛОНКИ
ЕСТЬ ЛИ СПРОС НА РОССИЙСКИЕ ВИНТОРУЛЕВЫЕ
КОЛОНКИ?

СТР. **144** ЭЛЕКТРОМОНТАЖ
К ЮБИЛЕЮ КАЛИНИНГРАДСКОГО
ПРЕДПРИЯТИЯ «ЭРА»

СТР. **146** ОБОРУДОВАНИЕ
И FCM SYSTEM
ВНИМАНИЕ К МЕЛОЧАМ, КАЧЕСТВО ВО ВСЕМ!

СТР. **148** ФИНАНСЫ
АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ФИНАНСОВОЙ ПОДДЕРЖКИ
СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ



Что готовят для цен судов: закон и порядок

Вопросам ценообразования в гражданском судостроении долгое время не уделялось должного внимания. Советская система была отвергнута, новые методики никто не создавал. Сейчас ситуация начала меняться. Об этом рассказывает руководитель Отраслевого научно-технического центра экономики, ценообразования, трудоемкости и нормирования труда судостроительной промышленности (ОНТЦ) «Румб» АО «ЦТСС» Александр Ваучский.



Ваучский А. Н., директор ОНТЦ «Румб» / Фото: АО «ЦТСС»

Олег Гненной

– Александр Николаевич, «Румб» занимается вопросами ценообразования ещё с советских времен?

– Мы не правопреемники, мы однофамильцы. ЦНИИ «Румб», как отраслевой институт технико-экономических исследований, прекратил существование ещё в 1993-м году, и ни коллектив, ни тематика ценообразования никуда не перешли. Просто всё развалилось. В те годы горячие головы посчитали, что рынок сам всё регулирует, и никакие исследования, правила, инструкции и нормы не нужны.

ЦНИИ «Румб» занимался двумя основными направлениями: ценообразованием в отрасли и научно-технической информацией, в том числе по зарубежному судостроению. Велась подготовка нормативных документов, методических рекомендаций,

проводились экспертизы цен и анализ того, что происходит за рубежом. Зарубежная тематика «Румба» вместе с архивами и фондами ЦНТБ Минсудпрома перешли в Крыловский ГНЦ, а тематика ценообразования просто умерла, никем не подхваченная.

Ситуация стала меняться десять лет назад, когда при поддержке ряда министерств в АО «ЦТСС» на базе небольшого подразделения, занимающегося трудоемкостью, был создан Отраслевой научно-технический центр по ценообразованию трудоемкости и нормированию труда. В 2014-м году, после трех лет работы в составе НТФ «Судотехнология», центр вывели в самостоятельное подразделение АО «ЦТСС», и знамя отраслевого ценообразования, валяющееся на земле, было поднято. Так вновь появился «Румб».

К этому времени в области ценообразования мы уже твердо стояли на ногах – Минпромторг России определил АО «ЦТСС» ведущей научно-исследовательской организацией ОПК в области отраслевого ценообразования, трудоемкости и нормирования труда, а также в части проведения экспертиз цен кораблей и судов.

– Почему сегодня в центре внимания оказалось ценообразование в гражданском сегменте?

– На мой взгляд сегодня происходит революция в ценообразовании на гражданские суда. Эти события долго назревали. В последнее десятилетие строительство судов для государственных нужд нарастает с каждым годом, определяются цены, проводятся конкурсы, заказчики принимают суда в эксплуатацию. Но вместе с этим нарастают и проблемы ценообразования. Мало кто обращал внимание, что определение цен на гражданские суда осуществляется по общим правилам, как для закупки автомобилей или писчей бумаги.

Ценообразование при строительстве кораблей, как вооружения и военной техники, строго регламентировано нормативными правовыми актами российского правительства и ряда министерств. Ценообразование в капитальном строительстве определяется большим количеством документов от Градостроительного кодекса до методических реко-



мендаций Минстроя. Экспертизами цен занимается Главгосэкспертиза. А цены строительства гражданских судов, подчас не менее сложных инженерных объектов, регулируются только общими методическими рекомендациями Минэкономразвития России №567. В результате судостроительные заводы зачастую несут убытки, сроки срываются, заказчики вынуждены пересматривать цены и корректировать государственные программы.

Исходной точкой перемен стало обращение Татьяны Голиковой высшему государственному лицу в нашей стране по поводу универсальных атомных ледоколов, срок сдачи которых переносили. И он заинтересовался у Счетной палаты – что происходит в судостроении, почему сдвигаются сроки? И одно дело, когда мы обращали внимание на то, что в ценообразовании гражданского судостроения нет никаких правил и нужно что-то делать, или когда этим озабочено АО «ОСК» или отраслевой департамент Минпромторга. Другое дело, когда вопросом занялась Счетная палата, и сверху спустили команду

разобраться. Хотя, если бы в судостроении к этому моменту не была бы сформирована консолидированная позиция по вопросам ценообразования, возможно, ничего бы принципиально не изменилось. Но поручения сверху упали на подготовленную почву.

В результате рассмотрения поручений правительства РФ по обращению Счетной палаты федеральными органами исполнительной власти с участием Минстроя было выявлено противоречие в законодательстве. С одной стороны, необходима проверка инвестиционных проектов по строительству судов с использованием бюджетных средств, для проведения которой требуется экспертиза расчетов стоимости. С другой стороны, такая экспертиза законодательством не предусмотрена, как не установлены правила расчета цены судна затратным методом. Имеются лишь устаревшие и утратившие легитимность советские отраслевые инструкции и методические документы.

Это противоречие в законодательстве в части ценообразования на суда необходимо оперативно



Фото: Корабел.ру



устранить. Тут под законодательством будем понимать не только законы, но и подзаконные нормативные правовые акты.

– Как же сейчас проводятся проверки расчетов цен судов, например, ледокола «Лидер»?

– Атомный ледокол «Лидер» стал первым крупным инвестиционным проектом, который должен был пройти такую проверку в Минэкономразвития после установления указанного противоречия в законодательстве.

«Росатом», как заказчик ледокола, начал с подготовки проектов постановлений правительства РФ. В ходе проделанной работы позиции министерств, касающиеся направления решения этой проблемы, были сформулированы, основные планы разработки нормативных правовых актов подготовлены.

Но ни «Росатому», ни Минпромторгу, ни правительству не хватало полномочий эти планы реализовать. Сами по себе ни кабинет министров, ни министерство присвоить дополнительные полномочия не могут. Требуется изменение федерального закона.

В этой ситуации срок заключения контракта по ледоколу «Лидер» подходил, и «Росатом» сосредоточился на определении цены. Считали всеми возможными методами: и затратным, и базисно-индексным, и методом аналога. К проведению расчетов и экспертиз привлекли нашу организацию, заводы-строители атомных ледоколов, проектанта ледокола и Крыловский ГИИ. С учетом высокой схожести результат был одобрен.

После заключения контракта на строительство ледокола «Лидер» для «Росатома» актуальность разработки нормативных правовых актов временно снизилась. Да и требуется их разработка не только для атомных ледоколов, но и для всех типов судов, что относится к ведению других министерств.

– В этом случае какова роль Объединенной судостроительной корпорации?

– Ключевая! Очередной импульс развитию ситуации придала «ОСК». Председатель совета директоров АО «ОСК» Георгий Полтавченко лично обратился по данному вопросу с докладом к премьер-министру.



Фото: Корабел.ру



По результатам доклада Дмитрий Медведев отдал поручение и определил ответственным министерством не Минстрой или «Росатом», а Минпромторг. Ведь именно он координирует деятельность организаций судостроительной промышленности. После этого процесс формирования новой нормативной базы ценообразования на гражданские суда был запущен, в хорошем смысле этого слова.

На сегодняшний день мы располагаем двумя документами, принятыми правительством. Первый – это распоряжение от 5 ноября 2020 года №2868-р, касающееся мероприятий реализации стратегии развития судостроительной промышленности. В первом разделе там определены две ключевые точки, которые необходимо решать в нормативно-правовом плане, чтобы запустить процесс формирования нормативной базы ценообразования на суда.

Во-первых, это наделение Минпромторга полномочиями по установлению порядка определения начальной (максимальной) цены и цены контракта с единственным поставщиком при закупках продукции судостроительной промышленности (далее – Порядок определения цен на суда). Это уже сделано – принято постановление Правительства от 23 января 2021 года №34. Согласно этого документа, государство получило право регулировать особенности ценообразования на продукцию судостроения, которая создается с использованием бюджетных средств. Прежде всего, это касается судов для государственных нужд. Органом, осуществляющим такое регулирование в судостроении, стал Минпромторг.

И во-вторых, введение экспертиз ориентировочной стоимости и цен строительства судов. Для этого требуется наделить правительство и Минпромторг дополнительными полномочиями – путем внесения изменений в федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации». Указанные порядок и закон станут основой возрождаемой отраслевой системы ценообразования на суда.

– Министерство будет заниматься выработкой нормативных документов?

– Все министерства разрабатывают нормативные правовые акты. Минпромторг не исключение. Другое дело, что разработка такого объемного, многостороннего и сложного документа, как «Порядок определения цен на суда», требует привлечения компетенций организаций судостроительной промышленности, участвующих на практике в ценообразовании. В том числе для таких целей в составе АО «ЦТСС» был создан отраслевой научно-технический центр «Румб».

Под руководством Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга, с участием специалистов ОНТЦ «Румб», Крыловского ГНЦ, ВНИИ «Центр», отраслевых интегрированных структур и ряда судостроительных заводов была сформирована рабочая группа по подготовке предложений и рассмотрению проекта документа. Вопросы воссоздания системы ценообразования на гражданские суда обсуждались в журнале «Судостроение», рассматривались на научно-практической конференции по ценообразованию и трудоемкости, состоявшейся в АО «ЦТСС» 19 мая 2021 года. Готовим круглый стол в рамках деловой программы на Международной выставке «НЕВА 2021».

– Какие сроки отводятся на работу?

– Постановление правительства №34 было подготовлено с опережением срока – в январе, вместо IV квартала 2021 года, как предписано в распоряжении №2868-р. Далее, традиционно в постановлениях правительства указываются два срока подготовки министерством документов: три или шесть месяцев. В постановлении №34 срок не указан. Тут и в шестимесячный срок не уложиться. Вопрос очень сложный, объемный. В одном документе надо отразить методы ценообразования, порядок их применения при определении начальной (максимальной) цены или цены контракта с единственным поставщиком, формы запросов, расчетов, калькуляций и расшифровок, состав затрат и порядок индексации.

Аналогичный комплект документов по государственному оборонному заказу (ГОЗ) включает постановление правительства и три нормативных правовых акта различных министерств, которые разрабатывали, согласовывали и вводили в действие в общей сложности около пяти лет. А тут все необходимо отразить в одном документе!

Чтобы не сорвать договорную компанию 2022 года, «Порядок определения цен на суда» необходимо утвердить до конца этого года. Сроки сжатые.

– Советские нормативы будут задействованы?

– Безусловно, будет высокая степень преемственности, особенно в части затратного метода. Когда мы говорим, что сегодня не существует никакой нормативной базы в ценообразовании на суда, это не означает, что ничего не делается. Практика в этом направлении нарабатывается. Что-то перешло из советского периода, что-то подходит из практики ГОЗ, а что-то сформировано в последние годы в контрактной системе, в том числе государственными заказчиками при строительстве судов. Отдельные положения можно позаимствовать из капитального строительства.



Фото: Корабел.ру

В части определения рыночной цены основываемся на методических рекомендациях Минэкономразвития №567. В части затратного метода ФАС рекомендовала максимально унифицировать с порядком, принятым для продукции по ГОЗ, тем более, что и документы по ГОЗ, и практика гражданского судостроения во-многом унаследовали правила применения затратного метода, принятые в советский период. Кроме того, многие отечественные судостроительные заводы строят и корабли по ГОЗ, и гражданские суда и им будет удобно использовать унифицированные правила и формы документов. Порядок индексации для судов целесообразно применить вообще «один в один» как по ГОЗ – приказ Минэкономразвития № 190.

Но, главный критерий выбора – работоспособность в практике ценообразования. В этом направлении большой опыт получен нами при проведении технико-экономических экспертиз расчетов трудоемкости и цен судов, выполненных проектными организациями отрасли и судостроительными заводами.

Например, интересный опыт был получен от участия в определении «Росатом» цены строительства третьего и четвертого серийных ледоколов проекта 22220 на Балтийском заводе. «Росатом» очень требовательный заказчик, глубоко погружающийся даже в детализацию расшифровок по статьям калькуляции.

Как сказано ранее, при заключении контракта на ледокол «Лидер» «Росатом» совместно с Минпромторгом и нами предпринял три попытки разными методами проверить достоверность заявленной цены. И они показали, что, в принципе, каждый из методов работает. И, исходя из конкретной ситуации, можно выбрать наиболее подходящий.

– Как Минпромторг будет регулировать цены?

– Договор – это всегда две стороны – заказчик и исполнитель. И третья сторона (будь то Минпромторг, ФАС или кто-то другой) сегодня не вправе вмешиваться в эти отношения. Поэтому речь идет о том, чтобы ввести нормальные, адекватные,



реализуемые правила, по которым будут взаимодействовать дальше заказчик и исполнитель, если используются бюджетные средства.

Постановление №34 дает Минпромторгу не постоянные полномочия по участию в регулировании цены каждого государственного контракта, а разовые полномочия на установление порядка определения цен на суда. Конечно, речь идет и о возможности внесения изменений и дополнений в этот порядок, и о возможности его расширения, например на ремонт и утилизацию судов.

Должен появиться свод правил, которым смогут пользоваться компетентные в этой области люди. И ключевой вопрос здесь – это граница между этапами проектирования и постройки.

– Проектант является третьей стороной?

– Формально – нет, фактически – да. Проектант делает проект, заказчик заключает контракт, завод строит. Проектант и завод замыкаются на заказчика, но между собой до заключения контракта ни в каких отношениях не находятся. В зависимости от того, как поработал проектант, завод либо радуется, либо расхлебывает кашу. Это сложная ситуация не только для верфи, но и для заказчика.

Чтобы эта ситуация не мешала строить суда, в советское время в момент завершения проектирования и перехода к строительству включалась третья или, точнее, четвертая – независимая сторона – экспертная организация.

Проектант в рамках технического проекта разрабатывает принципиальную технологию постройки, рассчитывает трудоемкость и стоимость строительства судна. И именно эта стоимость должна быть основой для определения цены контракта. Она берется не один в один, но в качестве основы. Если это конкурентный рынок, проектант берет три наиболее вероятных поставщика, под их условия производства считает три варианта цены и выводит среднюю цену.

В любой стране, в любой системе хозяйствования проектант заинтересован сказать, что у меня проект самый эффективный и самый дешевый. И он не только это хочет продекларировать, он в это верит.

У заказчика желания и вера ограничены лимитами ассигнований. Иногда он ставит в известность проектанта, что требуется судно только не выше определенной суммы, но нужно, чтобы все было на нем прекрасно. Проектант делает все прекрасно, но получается дороже. Заказчик готов поверить, что проектант уложился в лимит, потому что у него больше денег все равно нет. И в этой ситуации получается, что заводы, которые выходят на конкурс, могут быть введены в заблуждение такой позицией заказчика и проектанта.



Фото: Корабел.ру

Тут должна подключаться четвертая сторона – экспертная организация. Именно так было принято в Минсудпроме СССР. ЦНИИ «Румб» проверял расчет цены, а ЦНИИ ТС – расчет трудоемкости.

В капитальном строительстве, в отличие от судостроения, все сохранилось с советских времен. Там есть Градостроительный кодекс, большие полномочия Минстроя, Главгосэкспертиза, нормативная база, проектно-сметный метод расчета, строительные нормативы, бюджетные учреждения и т.д. И все тридцать лет, начиная с 1991 года, эта система подерживается.

Минэкономразвития оценивает инвестиционные проекты по строительству судов по тем же постановлениям правительства, как и строительство объектов капитального строительства. И логично, если правила в отношении проверки достоверности цены будут не те, что одинаковыми, но аналогичными. И поэтому в отрасли давно поднимается вопрос, что в гражданской сфере надо вернуть экспертизу на стадии проектирования. Но, для этого нужно внести изменения в закон.

– Когда появятся экспертизы цен судов?

– Экспертизы расчетов цен судов проводятся и сегодня. АО «ЦТСС» осуществляет по десять экспертиз ежегодно. Но они проводятся при отсутствии установленного порядка. Заказчики рассматривают



Фото: Корабел.ру

результаты экспертиз как рекомендации и не могут полноценно на них опираться. Кроме того, это, как правило, экспертизы для разрешения проблемных вопросов при реализации контрактов – при пересмотре цен. Новый механизм, в первую очередь, будет направлен на экспертизы до заключения контракта, чтобы избежать появления проблемных вопросов. Хотя некоторые заказчики уже сегодня без всяких директивных указаний и законодательных требований по обязательному проведению экспертиз, заказывают их, чтобы себя обезопасить и судно не зависло в недрострое.

Для введения правомочных экспертиз начали искать подходящий закон. К сожалению, у судостроения нет своего кодекса или закона, как, например, у капитального строительства. Многие наши проблемы происходят от этого. Есть законы в части эксплуатации – «Кодекс торгового мореплавания», «Кодекс внутреннего водного транспорта», а вот применительно к судостроению такого закона нет. Могли бы долго выбирать, но тут опять решающее слово сказала «ОСК» – давайте остановимся на 488-ом федеральном законе о промышленной политике. Его держателем является Минпромторг. И в последние годы в него активно вносились изменения, касающиеся близких вопросов. В ходе переписки с федеральными органами исполнительной власти, все они согласились, что 488-ой закон наиболее близок данному вопросу. В результате родился второй пункт распоряжения правительства №2868-р.

Порядок определения цен на суда, разрабатываемый в соответствии с постановлением правительства №34, нормативные правовые акты и методические документы, планируемые к разработке в развитие изменений в 488-ой закон, позволят сформировать минимальный набор документов для обеспечения функционирования механизма ценообразования в гражданском судостроении.

Когда этот механизм начнет действовать? Не так скоро. Законотворчество – процесс, не признающий суеты. Надо соблюсти баланс интересов сторон, обеспечить соответствие антикоррупционным и антимонопольным требованиям, не допустить излишней нагрузки на бизнес, и этот перечень не полный. Проект закона согласовывается с федеральными органами, проходит общественное обсуждение, получает заключение Минюста, рассматривается в правительстве и в двух палатах Федерального собрания в нескольких чтениях. По распоряжению правительства № 2868-р, заявлен срок – IV квартал 2023 года. Далее полгода уйдет на принятие постановлений правительства и полгода – нормативных правовых актов Минпромторга.

Но, судя по набранным темпам и имеющемуся методическому заделу, этот процесс также удастся за-



вершить досрочно, чтобы проводить экспертизы уже в 2023 году. Законопроект уже согласован Минпромторгом с заинтересованными министерствами и подготовлен для представления в правительство.

– Независимую структуру, которая займется экспертизой, будет курировать Минпромторг?

– Первый вариант был именно такой: давайте создадим некоммерческую организацию, как в капитальном строительстве, подведомственную Минпромторгу. Но, это дополнительная штатная численность или дополнительные бюджетные расходы. Непроходной вариант.

Отчасти это связано с тем, что, в отличие от капитального строительства, объем экспертиз в гражданском судостроении небольшой. Если в строительстве в каждом регионе строятся сотни объектов, то для того, чтобы сосчитать новые проекты судов в год, будет достаточно пальцев рук и ног. И содержать отдельную структуру, которая бы эпизодически занималась этими вопросами, нецелесообразно.

Поэтому решили пойти по пути независимых специализированных экспертных организаций, которые будут отбираться по установленным правительством правилам. У нас таких примеров много. Есть, например, институт оценщиков, есть оценочные организации, которые определенным образом доказывают свою способность проводить оценку. В капитальном строительстве существует как государственная экспертиза проектной документации, так и негосударственная. Есть заказчики, которые должны проходить государственную экспертизу, а есть те, кто делать этого не обязан, но хочет, чтобы проект прошел проверку. В этом случае они могут обращаться в негосударственную экспертизу. И механизм негосударственной экспертизы, который был у строителей, используют в судостроении как прототип.

Подобный механизм был предложен здесь, и поддержан участниками процесса. К организациям, способным проводить экспертизы расчетов цен судов, будут сформулированы строгие требования по количеству штатных специалистов, их квалификации, наличию опыта работы и локальных актов, регламентирующих проведение экспертиз. Форма заключения экспертизы ориентировочной стоимости строительства судна будет установлена приказом Минпромторга. Минпромторг станет органом, который будет не только проводить отбор таких организаций, но и лишать их права проведения экспертиз при наличии нарушений.

– Какие организации будут способны проводить экспертизу цен?

– Как я говорил, сегодня такие экспертизы проводятся. Помимо АО «ЦТСС» этим занимаются

ЦНИИМФ и Крыловский ГНЦ. Не думаю, что в перспективе организаций будет много. Рынок экспертиз совсем небольшой – объемом примерно 30-50 млн рублей в год, а вопросов по каждой экспертизе много, работа ответственная, требующая квалификации и солидной подготовки.

– Потребуется методики работы?

– Правительством и Минпромторгом будут сформированы общие требования к проведению экспертизы и специалистам этих организаций. Затем организации, которые претендуют на право проведения экспертиз, должны будут сформировать собственные регламенты и методики проверки. У строителей они размещены на сайтах экспертных организаций, и при аккредитации их предъявляют.

Более важно иметь методики: не как проверять, а как проводить расчет. Любая экспертиза проводится на соответствие установленным требованиям. Главное, чтобы были требования к расчету, тогда процесс проверки будет понятным и прозрачным. Основные требования к расчету цен строительства судов будут приведены в порядке, разрабатываемом в соответствии с постановлением правительства № 34. Но это нормативный правовой акт, а методика или методические рекомендации по определению на могут являться нормативным правовым актом. Поэтому подготовленные изменения в 488-ой закон предполагают и полномочия Минпромторга по утверждению методических документов по ценообразованию и трудоемкости, в том числе по расчету проектантом ориентировочной стоимости строительства судна.

– Какие факторы оказывают наибольшее влияние на увеличение стоимости российских судов по сравнению с их зарубежными аналогами?

– Основные факторы известны. У нас ниже производительность труда, отстаем по развитию производства и применяемым технологиям, ниже серийность и темп сдачи судов, недозагрузка производства по отношению к паспортной мощности предприятий, ниже субсидирование и другие меры поддержки. Но, главное не перечень факторов, а меры снижения их негативного влияния.

Так, в последние годы принимаются меры государственной поддержки судостроения. Результат не заставил себя ждать. Разворачивается строительство рыболовных траулеров, судов-краболов, крупнотоннажных судов.

Остальными факторами тоже следует предметно заниматься на системной основе. Чтобы детально разобраться с конкурентоспособностью верфи надо погрузиться в экономику предприятия. Конечно, при оценке накладных расходов мы анализируем их



сметы, планы и программы загрузки производства, стапельное расписание. Нормативы трудоемкости учитывают серийность и темп выпуска судов. Но, все же пока экономика предприятия – это наш завтрашний день. Может быть немножко сегодняшней, но больше завтрашней.

Мы понимаем, что решать вопросы ценообразования, не занимаясь экономикой предприятия, это не совсем полноценно. Более точно мы бы оттачивали ценообразование, понимая детально, как это отражается на экономике предприятия и, наоборот, как экономика предприятия влияет на ценообразование, в том числе в долгосрочной перспективе. Например, инвестиции в производство повышают производительность труда, но через амортизацию увеличивают накладные расходы. И не факт, что

в результате себестоимость производства снизится. В свою очередь объем инвестиций зависит от рентабельности производства, и надо понимать, в каком объеме формируется и как расходуется прибыль.

Экономика предприятия – это конфиденциальная информация, не то, чтобы прямо тайна за семью печатями, но это сфера, куда не так просто войти со стороны. В этом плане у нас уже намечено взаимодействие и с Минпромторгом, и с «ОСК», чтобы более детально заниматься экономикой предприятий и содействовать их эффективному развитию. Такие задачи поставлены и такие функции нам Министерство утвердило в конце прошлого года, но реализацию их ещё предстоит развернуть. Об этом поговорим через пару лет. ⚓

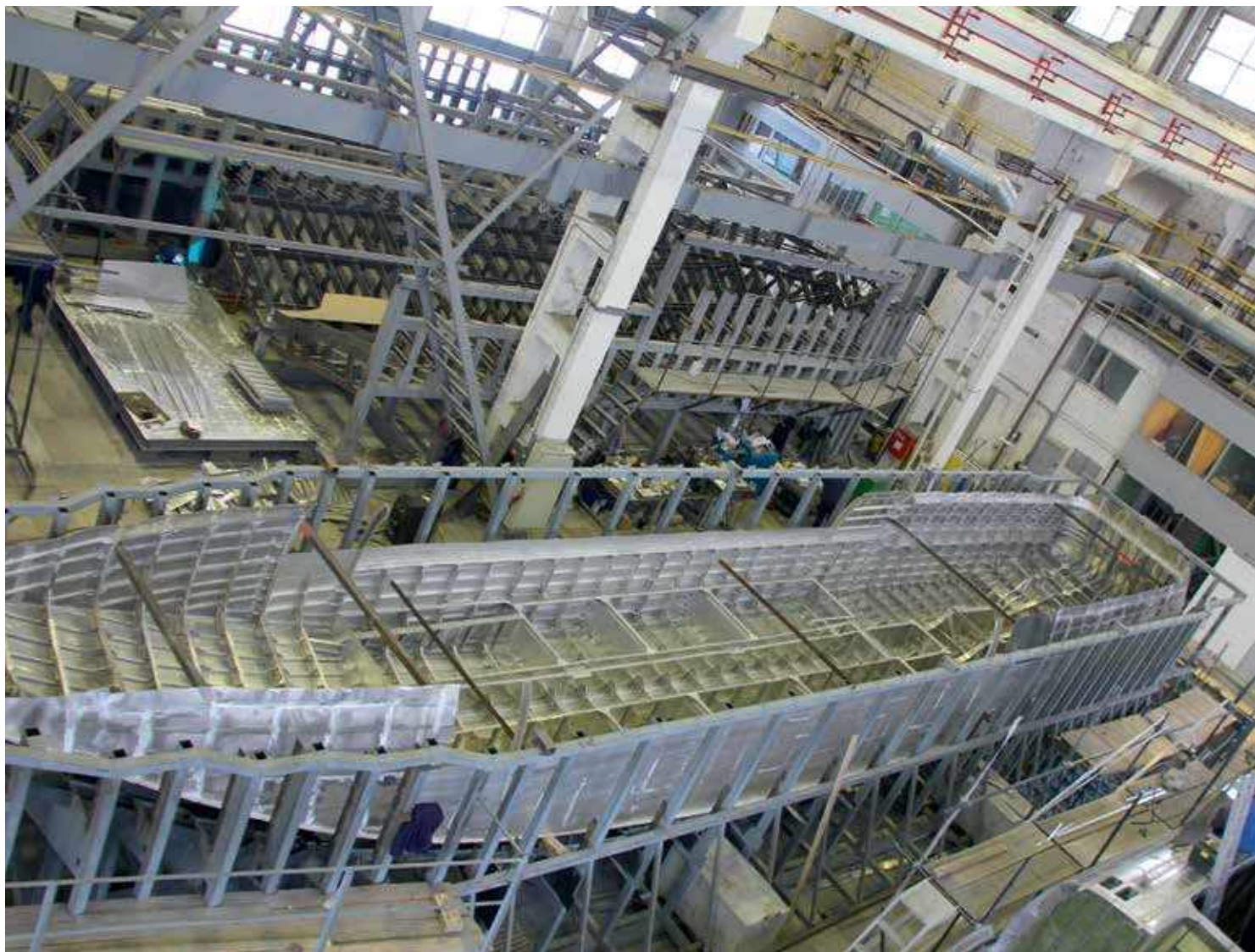


Фото: Корабел.ру