



Формирование понятной системы ценообразования в судоремонте — одна из целей к дальнейшей интеграции судовладельческих и судоремонтных компаний

<https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-27-35>

EDN: XQZHUP

Обзорная статья УДК 334.7 (470.21)

Храпов Владимир Евгеньевич – доктор экономических наук, доцент, главный научный сотрудник, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия

ORCID: 0000-0002-1982-7724, **E-mail:** khrapov00@mail.ru

Турчанинова Татьяна Владимировна – кандидат экономических наук, доцент, заместитель генерального директора, ООО «Мурманский морской инженерный сервис», Мурманск, Россия

ORCID: 0000-0002-9770-5095, **E-mail:** tatyana_0401@mail.ru

Адрес:

1. Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук» – Россия, 184209, Мурманская область, г. Апатиты, ул. Ферсмана 24А
2. ООО «Мурманский морской инженерный сервис» – Россия, 183001, г. Мурманск, ул. Траловая, д. 2.

Аннотация. По мнению участников конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие», одним из проблемных вопросов во взаимоотношениях судовладельца и отечественного судоремонтного предприятия остается прозрачная и понятная система ценообразования в судоремонте. Проведенное исследование показало, что простого решения данного вопроса нет, хотя оно во многом зависит от правил организационных взаимоотношений участников данного вида предпринимательства. Авторы сделали вывод, что для решения проблемы необходимо рассмотреть вопросы интеграции судовладельческих компаний и отечественных судоремонтных предприятий.

Для проведения качественного исследования использовались различные научные подходы, такие как системный, комплексный, ситуационный и целевой. В статье предложено несколько вариантов решения вопроса прозрачной и понятной системы ценообразования в судоремонте, которая может привести к дальнейшей интеграции судовладельческих и судоремонтных компаний.

Ключевые слова: договорная цена; нормативы; выпуски; нормо-час; производственная мощность; дефицит судоремонта; Арктическая зона

Для цитирования: Храпов В.Е., Турчанинова Т.В. Формирование понятной системы ценообразования в судоремонте – одна из целей к дальнейшей интеграции судовладельческих и судоремонтных компаний // Рыбное хозяйство. 2025. № 3. С. 27–35. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-27-35>

THE FORMATION OF A CLEAR PRICING SYSTEM IN SHIP REPAIR IS ONE OF THE GOALS FOR FURTHER INTEGRATION OF SHIP-OWNING AND SHIP-REPAIR COMPANIES

Vladimir E. Khrapov – Doctor of Economics, Associate Professor, Chief Researcher, Luzin Institute of Economic Problems, a separate division of the Federal State Budgetary Institution of Science of the Federal Research Center Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences, Apatity, Russia

Tatiana V. Turchaninova – Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Deputy General Director, Murmansk Marine Engineering Service LLC, Murmansk, Russia

Address:

1. The Luzin Institute of Economic Problems is a separate division of the Federal State Budgetary Institution of Science of the Federal Research Center «Kola Scientific Center of the Russian Academy of Sciences» – Russia, 184209, Murmansk Region, Apatity, Fersman St., 24A
2. Murmansk Marine Engineering Service LLC – Russia, 183001, Murmansk, Tralovaya St., 2

Annotation. According to the participants of the conference “Ship Repair, modernization, components”, one of the problematic issues in the relationship between a shipowner and a domestic ship repair company remains a transparent and understandable pricing system in ship repair. The conducted research has shown that there is no simple solution to this issue, although it largely depends on the rules of organizational relationships between participants in this type of business. The authors concluded that in order to solve the problem, it is necessary to consider the integration of ship-owning companies and domestic ship repair enterprises.

Various scientific approaches, such as systematic, complex, situational, and targeted, were used to conduct qualitative research. The article suggests several options for solving the issue of a transparent and understandable pricing system in ship repair, which can lead to further integration of ship-owners and ship repair companies.

Keywords: contractual price; standards; releases; standard-hour; production capacity; ship repair shortage; Arctic zone

For citation: Khrapov V.E., Turchaninova T.V. (2025). The formation of an understandable Pricing system in ship repair is one of the goals for further integration of ship-owning and ship-repair companies. // Fisheries. No. 3. Pp. 27–35. <https://doi.org/10.36038/0131-6184-2025-3-27-35>

Рисунок – авторский / The drawing was made by the author

В настоящее время, в связи с увеличившимся объемом судоремонтных услуг, на российском рынке многие судовладельцы, особенно представляющие компании с государственным капиталом или государственные компании, считают важным вопрос о системе ценообразования в судоремонте. С момента перехода к рыночной экономике изменилась ранее сложившаяся система ценообразования, и основой для формирования цены между судовладельцем и судоремонтным предприятием, при выполнении судоремонтных работ, стали договорные цены. В отличие от прежнего нормативного подхода, используемого в период плановой экономики, новая система полностью устраивала российских судовладельцев, поскольку, используя судоремонтные мощ-

ности иностранных судоремонтных предприятий, судовладельцы имели дело с договорным подходом к формированию цены судоремонтных работ. И именно этот подход к ценообразованию, при выполнении судоремонтных работ на отечественных судоремонтных предприятиях, последние тридцать лет использовался, но сейчас все чаще ставится вопрос о ценообразовании в судоремонте, которое должно быть прозрачным, понятным, а также – рассчитанным на длительный период времени.

На II конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие» генеральный директор ФГУП «Гидрографическое предприятие», входящего в Госкорпорацию «Росатом», Александр Бенгерт заявил, что процессу заключения долго-

срочных договоров с судоремонтными предприятиями мешает факт «отсутствия правил игры при ценообразовании» [2]. Суда данного предприятия работают в приморских регионах Архангельска, Мурманска и Калининграда. По словам А. Бенгерта, в каждом из этих регионов совершенно разные условия, себестоимость и нормативы. А. Бенгерт считает, что выход из данной проблемы – это государственная система нормирования судоремонта и возврат к классической системе нормо-часов. При этом он уверен, что его предложение поддержат многие судовладельцы, так как невозможно развивать судоремонтное предприятие, если оно не находится в интеграции с судовладельческими компаниями [2].

На III конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие» вопрос ценообразования занял одно из центральных мест. Эксперты считают следующее: существует серьезный запрос на формирование прозрачной и понятной системы ценообразования в судоремонте; на судоремонтных предприятиях, как и у заказчиков, отсутствуют утвержденные каким-то уполномоченным органом трудозатраты и стоимость работ; отсутствуют адаптированные программные продукты для планирования организации судоремонта; необходимо создать на уровне государства структуру, которая будет заниматься регулировкой вопросов ценообразования в области судоремонта; необходимо поручить ЦТСС (Центр технологии судостроения и судоремонта) и ЦНИИМФ (Центральный научно-исследовательский институт морского флота) разработать нормативы внутриотраслевого уровня для судоремонтных работ [3].

По нашему мнению, это слишком упрощенный подход к решению вопроса ценообразования в судоремонте. Принцип рыночной экономики предусматривает свободу предпринимательства, и поставить всех в «некие рамки» очень сложно [5]. В данной статье хотелось бы вспомнить порядок формирования нормативной базы на судоремонтные работы Министерства рыбной промышленности и хозяйства СССР во времена плановой экономики [9; 12; 13; 18]. В рыбной отрасли Советского Союза главными законодателями в вопросах ценообразования судоремонтных предприятий были институт ГП «Гипрорыбфлот», ГП ЦКТИС г. Таллин, филиал ГП ЦКТИС «ЦПКТБ», у которых филиалы были во всех рыбопромысловых бассейнах страны (Север, Дальний Восток, Запад, Юг, Каспий) [1]. В те времена работа по созданию, утверждению нормативов на судоремонтные работы для судоремонтных предприятий была непрерывна по причине постоянного обновления состава рыбопромыслового флота. Новые рыбопромысловые или транспортные суда имели отличный

набор судовых механизмов, которые имели различные нормативы на выполнение судоремонтных работ. Кроме вышеназванных институтов, в процессе ценообразования принимали активное участие сами судоремонтные предприятия.

О порядке формирования нормативов на судоремонтном предприятии мы можем говорить с уверенностью, так как были непосредственными участниками этого процесса, работая на ПОСП «Мурманская судовой верфь». Основой во взаимодействии судовладельцев и судоремонтного предприятия по вопросам ценообразования были индивидуальные и типовые ремонтные ведомости, которые оформляли эксплуатационные службы флотов (механико-судовая служба) и личный состав судна, которое направлялось в ремонт на отечественное предприятие, которое, получив судоремонтные ведомости от заказчика, расценивало их на предмет определения трудоемкости и материалоемкости на каждую работу, отраженную в ремонтной ведомости. Основой для расчетов нормативов по каждому параграфу ремонтной ведомости использовались утвержденные «**выпуски**» на судоремонтные работы. Данные «**выпуски**» были результатами длительного процесса разработки и утверждения нормативов отраслевым институтом (такими, как ГП «Гипрорыбфлот» или ЦПКТБ и ЦКТИС (ЦПКТБ – Центральное проектно-конструкторское и технологическое бюро; ЦКТИС – Центральный конструкторско-технологический институт судоремонта). В то время рыбопромысловые суда рыбной отрасли состояли из разнообразных проектов рыбопромысловых судов, построенных не только в СССР, но и в ГДР, Польше, Финляндии, Дании и других странах. Например, на ПОСП «Мурманская судовой верфь» одновременно ремонтировались рыбопромысловые суда как минимум 50-ти проектов (Плавбазы, БМРТ, танкеры, транспортные рефрижераторы, буксиры, средние морозильные траулеры и т.д.). Причем это были ремонты различных категорий: межрейсовые, средние, классовые, капитальные с модернизацией, доковые, аварийные. Ведь в те времена на Северном рыбопромысловом бассейне «Севрыба» эксплуатировалось более 2000 судов рыбной отрасли вместо 200 судов, действующих в настоящий период [16]. Причем рыбопромысловые суда постоянно обновлялись, и на Северный рыбопромысловый бассейн «Севрыба» приходили новые суда, построенные в ГДР, Польше, а также в городах Николаев и Киев (Украина), Клайпеда (Литва), Ярославль, Нижний Новгород, Астрахань (РФ).

Как правило, когда приходило в ремонт новое судно после судостроительной верфи, на судоремонтном предприятии не было утвержденных калькуляционных нормативов,



поэтому судоремонтному предприятию разрешалось применять **«временные нормы»**, которые руководство судоремонтного предприятия утверждало самостоятельно сроком на 3-6 месяцев. Эти нормы носили характер, применимый к подобным узлам и механизмам ранее встречающимся. Например, судовые двигатели расценивались по ранее использованным **«выпускам»** других судовых двигателей, подходящим по размеру (диаметру) цилиндрических втулок ДВС, диаметру поршней, ходу поршня и т.д. Начальнику цеха для нормирования затрат на оплату труда производственных рабочих, при отсутствии утвержденных норм, разрешалось разрабатывать и утверждать **«местные нормы»**, которые использовались только в данном цехе, действующие 3-6 месяцев. За время действия **«временных норм»** проводился хронометраж рабочего времени работников по определенным судовым механизмам и судовым деловым вещам. Временные нормы, как и местные, использовались непродолжительное время и не были обязательными в расчетах между судоремонтным предприятием и заказчиком-судовладельцем, поэтому судоремонтное предприятие было заинтересовано в оперативном создании утвержденных нормативов.

Третьей стадией формирования норм было создание **«опытно-статистических норм»**. При разработке данного вида норм в основу брались ранее разработанные местные и временные нормы, технологическое описание судоремонтных работ, результаты хрономе-

тражей выполнения судоремонтных работ (самофотографии, фотографии технологических процессов). После разработки и формирования опытно-статистические нормы обсуждались на заседании профсоюзных комитетов с приглашением бригадиров судоремонтных бригад, выполняющих судоремонтные работы. После всех этих процедур судоремонтное предприятие направляло подготовленные документы с **«опытно-статистическими нормами»** в проектный институт, например, ЦКТИС. Институт уточнял соблюдение всех формальных требований при разработке нормативов, специалисты выезжали на судоремонтные предприятия и рыбопромысловые суда, для которых разрабатывались нормативы. Затем, как правило, институт сокращал нормативы на 5-10% и утверждал новый **выпуск технически обоснованных** калькуляционных нормативов, которые были обязательны для применения на всех судоремонтных предприятиях рыбной промышленности и хозяйства СССР, но они также были обязательны и для всех судовладельцев, размещающих свои суда в ремонт на отраслевые судоремонтные предприятия. По этим нормативам проводились взаимные расчеты между судоремонтным предприятием и судовладельцем-заказчиком. Затем Министерство рыбной промышленности и хозяйства СССР, по представленным судоремонтным предприятием расчетам себестоимости, устанавливали объем валовой и товарной продукции для судоремонтного предприятия, стоимость сметного часа для расчета с судовладельцем и величину рентабельности для судоремонтного предприятия. Причем стоимость сметного часа отличалась по различным судоремонтным предприятиям, исходя из затрат на производство судоремонтной продукции, которые подтверждались расчетами себестоимости. Совершенно ясно, что затраты в Мурманске на судоремонтных предприятиях были выше, чем в Архангельске и Калининграде. Все было в период плановой экономики, когда все предприятия рыбной отрасли были государственными и подчинялись Министерству рыбной промышленности и хозяйства СССР, а каким образом это организовать в современных условиях хозяйствования пока неясно.

В период плановой экономики была жесткая вертикаль подчиненности, но сейчас, в условиях рыночной экономики, все предприниматели самостоятельны в определении стоимости собственной продукции. Только стоимость на рынке судоремонтных работ по ремонту судна, согласно ремонтным ведомостям, позволяет проводить заказчику тендеры и после этого сотрудничать с тем, кто дает меньшую стои-

мость на предложенные ремонтные работы. В этом случае договорная цена – это цена договора между участниками, но как в этом случае использовать ранее согласованные нормативы? Мы говорим о себестоимости работ на судоремонтных предприятиях, поскольку, в зависимости от наличия основных фондов, необходимых для выполнения качественных судоремонтных услуг, можно определить затраты на их содержание и, как следствие, стоимость судоремонтных работ. Так было во времена плановой экономики, например, в состав производственного объединения судоремонтных предприятий «Мурманская судовой верфь» входили три судоремонтных предприятия, у каждого была собственная стоимость сметного часа, определенная исходя из себестоимости. Например, на головном судоремонтном предприятии один сметный час стоил 10,5 руб., на заводе-филиале №2 (СРЗ-2) – 6,5 руб., а на заводе-филиале №1 (СРЗ-1) – 3,5 рублей. У заводов были совершенно разные основные фонды: на головном предприятии были цеха, причалы, доки и т.д., а на СРЗ-1 не было ни причалов, ни доков, ни кранов, ни буксиров, а на СРЗ-2 были причалы и доки, но основных фондов по количеству было намного меньше, чем на головном предприятии. В стоимость одного сметного часа судоремонтных работ в те времена входили все затраты по услугам, которые были необходимы судну при его нахождении в ремонте на судоремонтном предприятии, а именно: стоимость стоянки судна у причалов судоремонтного завода; обеспечение электроэнергией судна; стоимость буксиров при перешвартовке судна у причалов или при постановке в док; стоимость плавучих кранов при необходимости использования судном; стоимость порталных кранов; стоимость обеспечения судна паром в зимний период и т.д. В настоящее время судовладелец за подобные услуги оплачивает напрямую поставщику услуг, хотя его судно размещено на ремонт на территории судоремонтного предприятия.

Существенная разница в стоимости сметного часа в рамках одного производственного объединения судоремонтных предприятий объяснялась их себестоимостью. Это было во времена плановой экономики, когда были доступны все показатели деятельности по каждому предприятию. В настоящее время подобный подход, по нашему мнению, можно реализовать в рамках жесткой вертикально-интегрированной организационной структуры. Но если говорить о пространственном объединении предпринимательских структур (кластеры, альянсы и т.д.), то в них, по нашему мнению, должна быть проявлена политическая воля каждого собственника предпринимательской структуры на открытие

показателей работы собственного предприятия. В этом случае коллективный орган управления пространственным объединением может подготовить к согласованию некие экономические показатели взаимодействия предпринимательских структур внутри пространственного объединения. Но еще раз обращаем внимание, что каждая предпринимательская структура должна обеспечить прозрачность показателей работы собственной структуры в созданном пространственном объединении.

Еще один важный вопрос – это поиск приемлемого решения по принципам разумного расчета между флотами, представляющими государственную собственность (или где контрольный пакет акций принадлежит государству), и частных судоремонтных предприятий. Предложения, высказанные ранее, в этом случае не подходят, и нормативы, разработанные на конкретном судоремонтном предприятии, могут быть неприемлемы для заказчика с государственным участием, поскольку согласованные договорные условия взаимодействия частного судоремонтного предприятия и флота с государственным участием могут не устраивать прокуратуру или иные органы государственного контроля. В подобном случае всегда можно обвинить стороны в сговоре и неверном подходе к ценообразованию с элементами коррупции, даже если заказ на ремонт судна размещен на тендерной основе.

По нашему мнению, данную проблему можно решать так: проводить госпредприятие (так мы их будем называть) тендер не на одно конкретное судно, а рассматривать потребность в техническом обслуживании и ремонте судна как непрерывный процесс, и тендер на обслуживание судна проводить на 3-5 лет, согласно закону о госзакупках. В этом случае за основу берутся представленные частным судоремонтным предприятием нормативы, которые согласовываются сторонами, и ими руководствуются весь период заключенного контракта. Согласование сторонами калькуляционных нормативов будет являться веским основанием, в случае проводимых проверок контролирующими органами. Подобная практика, по нашему мнению, позволит устранить главную проблему стагнации частных судоремонтных предприятий и создать возможность и определенность в их инновационном развитии. Частное судоремонтное предприятие в данном случае сможет проводить полноценную конструкторско-технологическую подготовку производства, вернуться к изготовлению судовых деталей и изделий в рамках «нулевого этапа», с учетом потребности в импортозамещении. Мы убеждены, что подобный подход обеспечит достижение частным судоремонтным пред-

приятием необходимой конкурентоспособности на рынке судоремонтных услуг, а это приведет к обеспечению безопасности морехозяйственной деятельности отечественных судовладельческих компаний [17]. В случае использования подобной практики инструментом взаимодействия частного судоремонтного предприятия и судовладельца будет являться созданная экосистема с информационными технологиями, которые необходимо разрабатывать и внедрять в рамках проводимой российской цифровизации. Также в информационных платформах должны быть зафиксированы все, согласованные сторонами, нормативы для расчетов, которые можно использовать в будущем [15].

В настоящее время частные судоремонтные предприятия Мурманской области пользуются нормативной базой, разработанной во времена плановой экономики на ПОСП «Мурманская судовой верфь», применяя к этим нормативам коэффициенты, так как никто не может утвердить эти нормативы для проведения расчетов между частными судоремонтными предприятиями, рыбопромысловыми флотами и государственными морехозяйственными структурами. Ясные нормативы нужны также для определения производственных мощностей самих судоремонтных предприятий, которые так необходимы при оценке возможностей судоремонтных предприятий и возможного дефицита судоремонта. На эту тему задумалось российское правительство, и премьер РФ М. Мишустин дал поручение «Минпромторгу» по корректировке «Стратегии развития Арктической зоны России» и представлению предложений по актуализации стратегии [4] для обеспечения национальной безопасности в этом важном для страны макрорегионе. Предложения необходимо внести в Правительство к 20 мая 2025 года [8].

Более конкретно «Минпромторг», с учетом анализа потребности в услугах судоремонта для действующего и перспективного флота Арктической зоны, должен оценить состояние производственных мощностей судоремонтных предприятий, задействованных в техническом обслуживании и ремонте арктического флота, оценить возможность удовлетворения потребности в судоремонте на существующих мощностях, целесообразность модернизации и расширения имеющихся доковых мощностей [8]. До 1 июня 2025 г. должна быть подготовлена программа судоремонта судов, эксплуатирующихся в Арктическом регионе.

Совершенно ясно, что решение этой задачи – непростое дело. Государство берется решать вопрос, который назрел у различных частных и акционерных обществ, являющихся судовладельцами. Да и судоремонтные мощности,

имеющиеся в РФ, тоже в основном негосударственные, а частные, различных форм собственности. Возникает вопрос: как согласовать интересы частных судовладельцев и частных судоремонтных предприятий под руководством «Минпромторга». Предполагаем, что для решения этой задачи необходимо провести оценку потребности в различных видах ремонта действующего флота, работающего в Арктической зоне, а также строящегося флота. Необходимо оценить производственные мощности и технологические возможности действующих судоремонтных предприятий, расположенных в Арктической зоне РФ, провести сравнительную оценку потребности в судоремонте и возможностей судоремонтных мощностей. Данный сравнительный анализ позволит оценить дефицит судоремонтных мощностей, и после этого будет оценена потребность в новых промышленных судоремонтных предприятиях. При этом неясно, какие нормативы будут положены в основу этих расчетов, поскольку в стране нет единых нормативов.

Судоремонтное предприятие, во времена плановой экономики, проводило расчеты производственных мощностей согласно межведомственной инструкции и нормам технологического проектирования судоремонтных предприятий, которая действует и в настоящее время. Межведомственная инструкция по определению производственной мощности судоремонтных предприятий утверждалась Госпланом СССР [6; 7]. Для расчета производственной мощности судоремонтного предприятия нужно было иметь: годовой выпуск продукции по цехам предприятия (в тыс. сметных час.); площади производственных цехов (в кв. м); список технологического оборудования в цехе. По каждому производственному цеху определялся норматив съема годового объема в сметной трудоемкости с каждого технологического станка, а также – возможного объема выпуска продукции с каждого квадратного метра производственной площади.

Норматив годового съема сметной трудоемкости с каждого станка определялся по формуле:

$$H_{\text{стан.}} = \Phi_{\text{стан.}} + K_{\text{загр.}} + K_{\text{раз.}},$$

где: $\Phi_{\text{стан.}}$ – эффективный годовой фонд времени одного станка при 2-х сменной работе (нормы технологического проектирования судоремонтных предприятий – НТП СП) [17];

$K_{\text{загр.}}$ – коэффициент загрузки металлорежущих станков на судоремонтных предприятиях (НТП СП);

$K_{\text{раз.}}$ – коэффициент разрыва сметной трудоемкости в часах и человеко-часах (данный ко-

эффицент устанавливался и утверждался на судоремонтном предприятии. Причем по разным цехам он был разный, а в целом по предприятию коэффициент разрыва утверждался вышестоящей организацией).

Определение норматива съема сметной трудоемкости с 1 м² расчетной площади (Нк) определялся по следующей формуле:

$$H_k = (\Phi_k : H) \times K_{см.} \times K_{раз.}$$

где, Φ_k – эффективный годовой фонд времени работы производственного цеха (НТП СП);

$K_{см.}$ – коэффициент сменности;

$K_{раз.}$ – коэффициент разрыва между сметной трудоемкостью в часах и человеко-часах;

H – нормативная площадь, приходящаяся на одного производственного рабочего (НТП СП).

После выявления возможностей производственных мощностей технологических участков цеха (например, станочного или слесарного) определяется суммарная производственная мощность цеха, которая тоже будет просуммирована и будет представлять производственную мощность всего судоремонтного предприятия. Но в настоящее время неясно, какие нормативы следует положить в основу современных расчетов.

Если судовладелец, например, Госкорпорация «Росатом» управляет ледоколами и транспортными судами, а также в ее распоряжении находятся судоремонтные предприятия ФГУП «Атомфлот» (г. Мурманск), то принятие нормативов для оценки производственной мощности и оценки объема судоремонтных работ, за Госкорпорацией. Но чаще судовладельцы не располагают собственными судоремонтными мощностями, и тогда первоначально, при проведении сравнительных расчетов, необходимо найти решение: по каким нормативам проводить расчеты. Тем более, что необходимо помнить о том, что нормативы различны для различных судоремонтных предприятий. Если такие судоремонтные базы, как ФГУП «Атомфлот», наверняка используют нормативы, которые использовались на судоремонтных предприятиях бывшего Министерства морского флота, а точнее – на судоремонтном заводе Министерства морского флота (СРЗ ММФ), расположенного когда-то в г. Мурманск, то частные судоремонтные предприятия Мурманской области используют нормативы, которые использовались на ПОСП «Мурманская судостроительная верфь», а судоремонтные предприятия, входящие в систему АО «ОСК», используют собственные нормативы. Сложная задача: найти единый подход к этим нормативам, поскольку в основе расчета производственных мощностей и объема

ремонта на любом судне лежит единица труда, которая может быть нормо-часом, сметным-часом или иным показателем измерения.

Далее возникает следующий вопрос: как равномерно распределить потребность в судоремонте для судовладельцев на конкретном судоремонтном предприятии, поскольку в настоящее время существуют рыночные условия хозяйствования, основанные на свободе предпринимательства, и каждый судовладелец вправе самостоятельно определять на каком судоремонтном предприятии он будет выполнять ремонт и техническое обслуживание судна. При таком подходе, по нашему мнению, невозможно создать условия определенности для судоремонтного предприятия, и это приводит к тому, что судоремонтное предприятие не занимается вопросами развития и модернизации. Таким образом, встает вопрос: как закрепить определенные суда за определенным судоремонтным предприятием и на каких привлекательных условиях. Ситуация была бы проще, если бы суда и судоремонтные предприятия входили в одну определенную организационную структуру, например, холдинг «НОРЕБО» или консорциум «Северо-Западная рыболовная компания» («СЗРК»), и подобного вопроса не возникало бы. У консорциума «СЗРК» есть собственные судоремонтные заводы, у холдинга «НОРЕБО» есть судостроительная верфь «Отрадное» в Ленинградской области, и они на своих судоремонтно-судостроительных мощностях способны разместить собственные суда на техническое обслуживание и ремонт, но совсем неясная картина для судовладельцев рыбодобывающих флотов, у которых нет судоремонтных мощностей.

Вспоминая времена плановой экономики Советского Союза, мы говорили, что в основе системы управления любой отраслью лежала государственная собственность, и, например, «Министерство рыбной промышленности и хозяйства» СССР через свои региональные управления руководило отраслью в целом. Судоремонтные базы, определенные промысловым судам еще при их постройке, должны были проводить конструкторскую и технологическую подготовку производства для ремонта данного типа промыслового судна. Каждый год для судовладельцев устанавливались лимиты объемов судоремонтных работ на конкретном судоремонтном заводе для судов его флота. На основании отпущенных лимитов судоремонтное предприятие ежегодно разрабатывало график ремонта судов, который в больших дискуссиях согласовывался с судовладельцами, и утверждался региональным органом управления рыбной отрасли, например, на Северном рыбопромышленном бассейне –

«Севрыбой». Ситуация настоящего дня совершенно другая, и что предложить для согласования пока неясно, хотя в рамках единой вертикально-интегрированной системы, например, Госкорпорации «Росатом» или холдинга «НОРЕБО», или консорциума «СЗРК», данная задача решается. Но как потом отдельные решенные задачи объединить для всех – непонятно, поскольку надо учитывать, что важны интересы предпринимателя-судовладельца, которые не всегда совпадают с интересами государства или судоремонтного предприятия.

По нашему мнению, все перечисленные проблемы по формированию прозрачного ценообразования, способствующего продвижению идей цифровизации, требуют некоего объединения и интеграции между судовладельческими компаниями, осуществляющими морехозяйственную деятельность, и береговыми инфраструктурными предприятиями, обслуживающими судовладельческие компании. Этот вопрос должен быть одним из первых при решении проблем инновационного развития частных судоремонтных предприятий, о которых говорили ранее [14]. По нашему мнению, решение вопроса о прозрачности ценообразования необходимо увязывать с преобразованиями на судоремонтных предприятиях, поскольку собственники судоремонтных предприятий не будут инвестировать в собственные предприятия, если нет уверенности в его загрузке в будущем. Проводя экспресс-опрос среди частных судоремонтных предприятий Мурманской области, мы спросили: «Как Вы считаете, если завтра отменят санкции, где будет ремонтироваться рыбопромысловый флот?». И все ответили, что рыбопромысловый флот вернется к прежним схемам хозяйствования, ориентированным на иностранных партнеров. При таком развороте событий частные судоремонтные предприятия будут ждать снова стагнация, как и в предыдущие тридцать лет.

В качестве подтверждения данного мнения, надо обратить внимание на следующую информацию. В период санкций за 11 месяцев 2024 г. из Мурманской области было оформлено для отправки на экспорт 139,1 тыс. тонн рыбы и морепродуктов, выработанных местными береговыми рыбоперерабатывающими предприятиями и судами на промысле, сообщили в Северноморском межрегиональном управлении Россельхознадзора. Большая часть продукции – и около 110 тыс. тонн – направлена в страны Евросоюза. В основном это треска и пикша. Также мурманская рыба отправилась в АОЭ, Марокко, Уругвай и другие страны. В Китай и Южную Корею направлено 25,6 тыс. тонн рыбы и морепродуктов (краб, креветка, кальмар) [10]. В 2024 г. экспорт российской

рыбы в Норвегию вырос в два раза по сравнению с 2023 г., что в денежном выражении составило 1,2 млрд норвежских крон. В 2024 г. российские рыбаки выловили в норвежских водах 57509 тонн трески (+ 19% к 2023 г.). Получается, что в 2024 г. российские траулеры выгрузили в Норвегии 33% всей российской квоты трески (об этом написало статуправление Норвегии NRK) [11]. То есть, мурманские рыбаки продолжают собственный бизнес в рамках настроенных ранее схем партнерства с иностранными компаниями, хотя, конечно, произошли серьезные изменения. Из всего вышесказанного можно сделать вывод, что, наряду с решением вопроса о прозрачности ценообразования, необходимо продумать вопросы интеграции частных судоремонтных предприятий и частных судовладельческих компаний, так как от этого будет зависеть решение и других проблем судоремонтных предприятий.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов. Вклад в работу авторов: В.Е. Храпов – идея статьи, подготовка статьи, корректировка текста; Т.В. Турчанинова – сбор и анализ данных, подготовка обзора литературы, окончательная проверка текста.

The authors declare that there is no conflict of interest. Contribution to the work of the authors: V.E. Khrapov – the idea of the article, preparation of the article, correction of the text; T.V. Turchaninova – collection and analysis of data, preparation of a literature review, final verification of the text.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Заглубоцкий П.М. Научная организация ремонта судов рыбопромыслового флота // М.: Пищевая промышленность. 1968. 291с.
2. II конференция «Судоремонт, модернизация, комплектующие» 26.09.2023г. / Режим доступа: <https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=51710> (дата обращения 18.11.2024)
3. III конференция «Судоремонт, модернизация, комплектующие» 16.09.2024г./ Режим доступа: https://invest.nashsever51.ru/list_item/anons/iii-konferentsiia-sudoremont-modernizatsiia-komplektuiushchie (дата обращения 11.10.2024)
4. Корректировка стратегии развития Арктической зоны России // Режим доступа: <https://tass.ru/politika/22418335> (дата добращения 24.12.2024)
5. Лапуста М.Г. Предпринимательство: учебник – М.: ИНФРА-М. 2009. 607с.
6. Межведомственная инструкция по определению производственной мощности судоремонтных предприятий // Режим доступа: <https://search.rsl.ru/record/01001486376> (дата обращения 20.12.2024)
7. Нормы технологического проектирования судоремонтных предприятий РД 31.31.15-88. //Режим доступа: www.files.stroyinf.ru/Index2/1/4294817/4294817472.htm (дата обращения 20.12.2024)

8. Оценка производственных площадей судоремонта в Арктической зоне // Режим доступа: <https://morvesti.ru/news/1679/112622/> (дата обращения 24.12.2024)
9. Рожинский Я.Н. Экономика судоремонта. 2-е издание перераб. и доп. – М.: Транспорт. 1984. 198 с.
10. Свыше 110 тонн мурманской рыбы «уплыло» в Евросоюз // Режим доступа: <https://severpost.ru/read/180798/> (дата обращения 04.01.2025)
11. СеверПост 20-21.01.2025 // Режим доступа: <https://severpost.ru/read/182898/p> (дата обращения 27.01.2025)
12. Тактаров Г.А. Экономика, организация и планирование судоремонтного производства. учебник – Л.: Судостроение. 1989. 264с.
13. Турчанинова Т.В. Инновационное преобразование малого судоремонтного предприятия. Монография – СПб.: Астерион. 2010. 181с.
14. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Инновационное развитие судоремонтных предприятий в рамках морехозяйственной деятельности приморского региона Арктической зоны России – Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН. 2021. 135 с. Режим доступа: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44666117> (дата обращения 17.12.2024)
15. Турчанинова Т.В., Храпов В.Е. Цифровая трансформация частных судоремонтных предприятий Приморского региона: проблемы и перспективы – Изд-во. Апатиты Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина, ФИЦ КНЦ РАН. 2022. 151 с. doi:10.37614/978.5.91137.463.1, ISBN 978-5-91137-463-1. Режим доступа: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48559429_81831033.pdf (дата обращения 11.10.2024)
16. Храпов В.Е., Храпова Т.В. Рыночные преобразования на судоремонтном предприятии: учеб. пособие – Мурманск: Максимум. 2002. 358 с. ил.
17. Храпов В.Е. [и др.]. Состояние и тенденции рыбохозяйственной деятельности в Северном бассейне: проблемы и перспективы. Монография – Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН. 2024. 193 с. ил. ISBN 978-5-91137-506-5 // Режим доступа: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=67685866> (дата обращения 13.10.2024)
18. Храпов В.Е., Турчанинова Т.В., Храпова Т.А. Судоремонтное предприятие: планирование, организация, экономика. Учебное пособие в 2 частях – Мурманск: Изд-во МГТУ. 2012. 1 ч. 300с: ил.; 2 ч. 258с.: ил. ISBN 978-5-86185-685-0 (ч.1.), ISBN 978-5-86185-686-7 (ч.2.), ISBN 978-5-86185-684-3
- ka/22418335 (date 12/24/2024 fertilizers). (In Russ.)
5. Lapusta M.G. (2009). Entrepreneurship: Textbook – Moscow: INFRA. 607с.
6. Instruction boiler capacity of ship repair enterprises production and interdepartmental definition // available Mode: <https://МежведомственнаяInstructionssearch.rsl.ru> “ru/record/01001486376 (accessed on 12/20/2024). (In Russ.)
7. These are the design standards of ship repair enterprises 31.31.15 technological R-88. //Mode доступа: www.files.stroyinf.ru “Index2/1/4294817/4294817472.htm (date of 20.12.2024 request)
8. Arctic zone V. assessment of production ship repair areas // Available Mode: <https://morvesti.ru/news/1679/112622/> (date of request: 12/24/2024). (In Russ.)
9. Rozhinsky Ya.N. (1984). Ship repair of economics. 2nd revised edition. ne dopov. – М.:Transport. 198 p. (In Russ.)
10. Over 110 tons of Murmansk fish “sailed away” to the European Union In. // access Mode: <https://severpost.ru/read/180798/> / (date of request 04.01.2025). (In Russ.)
11. Air 20-21.01.2025 // Available Mode: <https://severpost.ru/read/182898/p> (date of 27.01.2025 request)
12. Taktarov G.A. (1989). Economics, organization of ship repair by production planning of the year. textbook – L.: Shipbuilding. 264 p. (In Russ.)
13. Turchaninova T.V. (2010). Urlik transformation of innovative ship repair enterprises. Monograph – St. Petersburg: Asterion. 181 p. (In Russ.)
14. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. (2021). The zone of the Arctic regions of Primorsk of Russia of a ship repair enterprise within the framework of innovative marine development activities – apatito: KSC RAS. p. 135. Available Mode: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=44666117> (date of 17.12.2024 request). (In Russ.)
15. Turchaninova T.V., Khrapov V.E. (2022). The ship repair enterprises of the Primorsk region of private digital transformation: the problems of the perspective of the year – decreased by the root. Institute of Problems of apatity of economic year. Very. Luzin, FITZ KSC RAS. P. 151. doi:10.37614/978.5.91137.463.1, ISBN 978-5-91137-463-1. Available Mode: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_48559429_81831033.pdf (accessed 11.10.2024). (In Russ.)
16. Khrapov V.E., Khrapova T.V. (2002). At the enterprise, market transformations ship repair: textbook. help – Murmansk: Maximum. p. 358 (In Russ.)
17. Khrapov V.E. [and others]. (2024). Activity of the air basin of the fisheries trend in the V. year: problems of the perspective of the year. Monograph – apatito: KSC RAS Publishing House FITZ. P. 193. ill. ISBN 978-5-91137-506-5 // available Mode: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=67685866> (date of 13.10.2024 request). (In Russ.)
18. Khrapova V.E., Turchaninova T.V., Khrapova T.A. (2012). Ship repair enterprises: planning, organization, economics. 2 textbooks in parts of V. – Murmansk: this is decreasing-MGTU roots. P-1. 300с: live.; P-2. 258с.: ill. ISBN 978-5-86185-685-0 (p.1.), ISBN 978-5-86185-686-7 (p.2.), ISBN 978-5-86185-684-3. (In Russ.)

LITERATURE AND SOURCES

1. Zaglubotsky P.M. (1968). Scientific Organization of the fishing fleet for repairs. – Moscow: Food industry. 291p. (In Russ.)
2. II conference “Ship repair, modernization, components”, 09/26/2023. / Available Mode: <https://rus-shipping.ru/ru/prof/news/?id=51710> (date of 18.11.2024 request). (In Russ.)
3. III conference “Ship repair, modernization, components”, 09/16/2024. / Available Mode: https://invest.nashsever51.ru/list_item/anons/iii-konferentsia-sudoremont-modernizatsia-komplektuiushchie (date of 11.10.2024 request). (In Russ.)
4. Adjustment of the development strategy of the Arctic zone of Russia // Access Mode: <https://tass.ru/politi>

Материал поступил в редакцию/ Received 26.03.2025
Принят к публикации / Accepted for publication 15.03.2025