

К вопросу о методологии формирования судостроительных программ в России

М. Ю. Алехин¹, А. В. Титов¹

¹ Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Санкт-Петербург, Россия

Исследование посвящено вопросу о необходимости изменения подходов к формированию долгосрочных программ создания объектов морской техники в Российской Федерации (РФ) и определению места этих программ в системе стратегического управления народным хозяйством.

Цель. Определить эффективные подходы к формированию долгосрочных программ судостроения в России с учетом мирового опыта, современной политической и экономической конъюнктуры.

Задачи. Провести анализ существующей методологической базы формирования программ судостроения в РФ, исследовать опыт развития судостроения Южной Кореи, Китая, США и Украины, рассмотреть вопросы улучшения инвестиционного климата в отрасли за счет изменения институциональных условий в сферах, тесно связанных с судостроением.

Методология. Научная методология исследования основана на использовании общих методов научного познания, системном подходе к изучаемой проблеме и комплексном рассмотрении вопросов формирования отраслевых программ с учетом специфики судостроения.

Результаты. В последние десятилетия формирование программ судостроения в РФ происходило на методологической базе, глубина и достаточность проработки которой вызывают ряд существенных вопросов. Успешное развитие судостроения в современных странах-лидерах во многом обусловлено достижением необходимого уровня компетенций и технологических заделов, наработанных при освоении внутреннего рынка, формирование которого невозможно без активного государственного участия. Анализ положительного и негативного опыта развития судостроения в разных странах, а также наблюдаемые тенденции в судостроительной промышленности РФ позволяют сделать вывод о том, что успех развития судостроения в значительной степени зависит от правил (институциональных условий), определяемых государством.

Выводы. Эффективность инвестиционных процессов в отрасли повысится, если программа развития судостроения будет частью более глобальной программы развития морских хозяйственных комплексов (МХК) РФ.

Ключевые слова: программа развития судостроения, судостроительная промышленность, морской хозяйственный комплекс, государственное регулирование, институциональные условия, региональный потенциал судостроения, государственная поддержка судостроения.

Для цитирования: Алехин М. Ю., Титов А. В. К вопросу о методологии формирования судостроительных программ в России // *Экономика и управление*. 2020. Т. 26. № 3. С. 273–283. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-3-273-283>

To the Issue of the Methodology of Formation of Shipbuilding Programs in Russia

M. Yu. Alekhin¹, A. V. Titov¹

¹ St. Petersburg State Marine Technical University, St. Petersburg, Russia

The presented study addresses the need to change approaches to the formation of long-term shipbuilding programs in the Russian Federation and determines the place of such programs in the system of strategic management of the national economy.

Aim. The study identifies efficient approaches to the formation of long-term shipbuilding programs in Russia with allowance for international experience and current political and economic conditions.

Tasks. The authors analyze the existing methodological framework for the formation of shipbuilding programs in the Russian Federation; examine the shipbuilding development experience of South Korea, China, the US, and Ukraine; address the issue of improving the investment climate in the shipbuilding industry by changing the institutional conditions in closely related industries.

Methods. This study's scientific methodology is based on using general scientific methods of cognition, a systems approach to the problem, and comprehensive consideration of the issues of formation of industry programs with allowance for the specific features of shipbuilding.

Results. Over the past decades, shipbuilding programs in the Russian Federation have been formed according to a methodological framework of questionable depth and insufficient sophistication. Successful development of shipbuilding in the world's leading countries is largely due to the achievement of the required level of competence and technological advancement accumulated through the development of the domestic market, which is impossible without active state participation. Based on the analysis of positive and negative shipbuilding development experience of different countries and current trends in the Russian shipbuilding industry, it is possible to conclude that the success of shipbuilding development largely depends on the rules (institutional conditions) established by the state.

Conclusions. The efficiency of investment processes in the industry can be improved by integrating the shipbuilding development program into a global program for the development of the marine economic complexes of the Russian Federation.

Keywords: shipbuilding development program, shipbuilding industry, marine economic complex, state regulation, institutional conditions, regional shipbuilding potential, state shipbuilding support.

For citation: Alekhin M.Yu., Titov A.V. To the Issue of the Methodology of Formation of Shipbuilding Programs in Russia. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(3): 273-283 (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2020-3-273-283>

Введение

Греческое слово «программа» (от греч. про — «пред», греч. γραμμα — «запись») может быть переведено как «предписание будущего», а в современном понимании — как совокупность действий и мероприятий во имя осуществления какой-либо цели. Таким образом, разработка программы судостроения может рассматриваться как процесс моделирования будущего, а результатом должны стать ответственные рекомендации по номенклатуре программы, которая должна с большой вероятностью превратиться в плановые задания для судостроительных предприятий на длительный период и стать основой системы мероприятий в целях повышения их технического, технологического и организационного уровня.

Общей особенностью всех фактографических методов прогнозирования является то, что они базируются на предыстории значений, которые априори признаются корректными, на фиксации связи между косвенными показателями и предположением «что было, то и будет». Попытаемся охарактеризовать некоторые философские аспекты моделирования с целью прогнозирования будущего.

Аристотель в своем труде «Метафизика» отмечал, что первая станция на пути от чувственного созерцания к умозрению — опыт. Опыт человек обладает благодаря памяти: «Именно многие воспоминания об одном и том же получают значение одного опыта» [1, с. 29]. Но совокупность эмпирических фактов не есть еще знание об их причине. Опыт — знакомство с единичными, в философском смысле случайными вещами (величинами).

Статистические методы — это методы, формирующие результаты на основе опытных данных. Эти данные консервируют все, в том числе и негативные тенденции, присущие системе в прошлом. Отраслевая экономическая система — частный случай открытой системы, непрерывно взаимодействующей с изменяющейся окружающей средой. Поэтому использование в экономике методов, базирующихся исключительно на фиксации предыстории собственно системы, не может в общем случае служить основой для корректного определения ее будущего.

Указанные проблемы прогнозирования оказывают влияние и на управление судостроением в России. Конкурентоспособность системы судостроения и комплексов морской техники может быть повышена только посредством осуществления гигантских по объему инвестиций. Так как процесс преобразований технической подсистемы инерционен, можно утверждать, что инвестиционные проекты направлены в будущее, а проекты, имеющие стратегический характер, — в далекое будущее. Проблема заключается в том, что принять решение о начале реализации проекта нужно сегодня, т. е. на основе корректной (адекватной) оценки будущего, хотя бы в части рыночных перспектив выпускаемой продукции. Будущее нельзя предсказать со стопроцентной точностью, а значит, что кому-то приходится (а кто-то получает возможность) принимать очень «дорогие» решения в условиях неопределенности, т. е. в отсутствие адекватной будущему рынку производственной программы. Следовательно, роль долгосрочных программ развития в системе управления и ответственность за их обоснованность должны быть повышены.

Утверждения

1. Становление инновационного судостроения невозможно без государственной поддержки, которая должна быть представлена целенаправленной работой по частичному изменению порядка формирования долгосрочных программ развития судостроения и трансформации институциональной среды, мотивирующей к выполнению «предписаний».
2. Становление инновационной экономики обусловило потребность в разработке новой концепции управления человеческим капиталом, которая была бы актуальна и отвечала современным требованиям. Относительная потеря человеческого капитала в судостроении РФ уже проявляется в виде снижения у рабочих и управленцев требуемых компетенций, а дальнейшая консервация ситуации и отсутствие адекватных мер может привести к драматической потере компетенций в отрасли в целом.
3. Принципы формирования программ развития судостроения РФ должны также учитывать уникальные природные возможности страны, т. е. наличие гигантских территорий и объем природного капитала.
4. Свободный рынок — это либеральная мантра современной глобальной экономики, в которой, на самом деле, свободного рынка (полностью свободного от государственного регулирования или политических резонансов) никогда не было и не могло быть. Приоритет накопления капитала ради накопления еще большего капитала является иррациональной целью с точки зрения общества. Государство в интересах общества способно и должно сделать все возможное для того, чтобы создать и сохранить квазимонополию в критических отраслях экономики.

Результаты и их обсуждение

Как правило, представители судостроения РФ для развития отрасли просят у государства помощи в виде различных преференций, т. е. в виде уменьшения сборов, предоставления налоговых льгот, создания особых экономических зон. Такая практика, применяющаяся в течение продолжительного времени, не привела к радикальным позитивным изменениям в экономике судостроения РФ. В данном контексте могут быть поучительны выводы, которые можно сделать, анализируя результаты, достигнутые судостроением в различных странах, особенно в Украине. Ретроспективный обзор некоторых особенностей развития судостроительной промышленности Украины, унаследовавшей после приобретения независи-

мости около 30 % всех судостроительных мощностей СССР, может представлять особый интерес по причине сходства производственных потенциалов, стартовых позиций, кадрового состава, а также ментальности управленцев Украины и России, сформировавшихся в конце XX в.

Созданный и функционирующий морской хозяйственный комплекс (МХК), обеспечивавший на момент распада СССР значительный вклад в экономику Украины, а также наличие современных, укомплектованных квалифицированными кадрами судостроительных предприятий, указывали на то, что обеспечение спроса на постройку судов и сама их постройка является важнейшей государственной задачей для Украины. В течение первых восьми лет после приобретения независимости Украиной валовой объем продукции национальной судостроительной отрасли снизился почти в два раза [2]. Падение объемов производства было вызвано, прежде всего, разрушением традиционных кооперативных связей с заказчиками и трудностями финансирования предприятий в новых условиях функционирования экономики.

С учетом актуальных проблем национального судостроения правительством Украины принимались различные административные меры поддержки отрасли, аналоги которых зачастую лоббируются и в РФ. Так, в 1997 г. Кабинету министров Украины поручалось «выступать от имени государства гарантом выполнения обязательств предприятий судостроительной промышленности по иностранным кредитам, предоставляемым иностранными государствами, банками, международными финансовыми организациями, а также обязательств перед иностранными заказчиками по внешнеэкономическим договорам (контрактам)» [3].

В 1999 г. принят Закон «О мерах государственной поддержки судостроительной промышленности Украины». В соответствии с этим законом предприятиям дана пятилетняя отсрочка по оплате задолженности перед государственным бюджетом Украины и государственными целевыми фондами, запрещено списание со счетов предприятий сумм предоплаты за их продукцию. Освобождались от обложения налогом на добавленную стоимость операции по ввозу на таможенную территорию Украины материалов, оборудования и комплектующих для постройки судов предприятиями судостроения, если такие товары не производили на Украине. Операции по продаже продукции судостроения, которая построена за счет государственного бюджета Украины, облагались налогом на добавленную стоимость по нулевой ставке, а проектно-конструкторские

работы, которые проводились разработчиками по контрактам с украинскими предприятиями судостроительной промышленности в рамках судостроительных заказов, освобождались от налогообложения [4].

Мощным стимулирующим фактором оживления украинского судостроения должен был стать принятый в 2000 г. Закон Украины «О специальной экономической зоне “Николаев”» [5]. В соответствии с Законом специальная экономическая зона (СЭЗ) «Николаев» создавалась сроком на 30 лет на базе трех судостроительных заводов («Черноморский судостроительный завод», «Судостроительный завод “Океан”» и «Судостроительный завод имени 61 коммунара») с целью привлечения инвестиций, создания новых рабочих мест, внедрения современных технологий производства, содействия развитию внешнеэкономических связей и предпринимательства, повышения эффективности использования мощностей судостроительных предприятий и их экспортного потенциала.

Необходимо отметить, что принятые Правительством Украины меры оказались не безрезультатны. Так, в 2000–2006 гг., по данным Министерства экономического развития и торговли Украины, на предприятиях судостроительной отрасли наблюдался рост объемов выпущенной продукции. В рамках СЭЗ «Николаев» реализован ряд инвестиционных проектов повышения эффективности и качества строительства судов на экспорт путем модернизации производства [6].

Однако, несмотря на введение мощных мер государственной поддержки, предприятия отрасли продолжали сталкиваться с рядом проблем, связанных, в первую очередь, с отсутствием финансовых средств, как для выполнения текущих заказов, так и для инвестиций в модернизацию производства на фоне наличия большого количества избыточных производственных мощностей. Ситуацию усугублял кризис доходности по причине падения спроса на объекты морской техники в Украине. Вместе с тем появлялись императивные предложения от иностранных заказчиков участвовать в выпуске исключительно продукции с малой долей добавленной стоимости. Результатом стало ухудшение ситуации в отрасли, которая сегодня характеризуется значительным износом производственных фондов, существенным снижением качества человеческого капитала судостроения и деградацией организаций, осуществляющих отраслевые научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР).

Время показало, что государственных усилий, направленных на поддержку судостроительной отрасли, недостаточно для достиже-

ния значимого результата. Правила игры по вхождению в мировую хозяйственную систему, продиктованные извне, изначально не предполагали мотивацию инвестирования в украинское судостроение из внутренних источников. Наряду с этим принятые правительством Украины меры не привели к созданию внутреннего рынка (внутреннего спроса) на продукцию судостроительных предприятий. Как следствие, страна смогла занять лишь нишу строительства «неполнокомплектных» объектов морской техники.

Можно предположить, что перечисленные выше рациональные законодательные акты и меры, принятые на их основании, были способом решения некоторых текущих проблем. В то же время для решения стратегических задач структурной перестройки судостроения Украины этих мер оказалось недостаточно. По факту судостроение стало неподъемной ношей для украинского государства. Вместе с тем в Морской доктрине Украины на период до 2035 г., новая редакция которой принята в декабре 2018 г., возрождение судостроения провозглашено одной из важнейших приоритетных задач [7].

Отрасль судостроения характеризуется очень высоким «порогом» входа и относительно низким «порогом» выхода. Потеря страной своей доли судостроительного рынка может привести к утере соответствующих компетенций, связей, прав, доверия. Обратный возврат на рынок требует непропорционально больших политических и экономических усилий, на которые может не хватить ресурсов и времени. По сравнению с Украиной у судостроения РФ существуют некоторые рыночные перспективы, обусловленные не только слабой интеграцией в мировое рыночное хозяйство, но и феноменальной ресурсной базой страны, ее уникальным пространственным положением. Анализ опыта развития судостроения на Украине должен быть учтен в методологии разработки долгосрочных программ развития судостроения и их места в программах развития территорий РФ. Это потребует системного рассмотрения судостроения, как части национального морского хозяйственного комплекса (МХК) РФ.

С уверенностью можно утверждать, что государство не должно администрировать деятельность хозяйствующего субъекта, но вправе изменять институциональные условия хозяйствования для отраслей в целях обеспечения своих интересов. Некоторым ограничением экспансии сильнейших игроков являются государственные суверенитеты и национальные законодательства, которые в мировом масштабе, в рамках доминирующей доктрины либерализма, объявлены тормозом

на пути прогресса. Деятельность по созданию Трансатлантического торгового и инвестиционного партнерства (Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP) и Транстихоокеанского партнерства (Trans-Pacific Partnership, TPP) — это продолжение экономической войны за рынки сбыта и сферы влияния в целях минимизации экономических рисков крупных транснациональных игроков. В сложившихся условиях управление внутренним рынком — основной способ поддержки национальной экономики РФ.

Актуальность подобного подхода, т. е. обеспечение на начальном этапе полного использования внутреннего рынка в целях развития судостроения, на наш взгляд, очевидна для всех, но не для потенциальных национальных инвесторов. В сложившихся условиях российское судостроение не является отраслью, привлекательной для инвесторов, ввиду ряда причин, к которым относятся:

- капиталоемкая материально-техническая база производства, требующая больших вложений в обновления;
- большая продолжительность постройки судна, что предполагает длительный цикл оборота средств;
- исключительная сложность постройки современных судов, что определяет значительные трудности при осуществлении судостроительного бизнеса;
- высокие риски;
- чувствительность к изменениям институциональных условий и т. п.

Вследствие этих причин инвестиционная привлекательность судостроения сильно уступает таким видам бизнеса, как, например, производство продуктов питания или фармакология. Судостроение — это большие, сложные и очень медленные деньги в понимании потенциального инвестора. Вместе с тем судостроение — масштабная отрасль-интегратор, создающая тысячи рабочих мест, которые образуют судостроительный кластер, что, в свою очередь, должно определять значительный региональный интерес в социальном и даже человекомерном аспекте.

Анализируя вышеизложенное, приходим к выводу о том, что действия государства, направленные на развитие отечественного судостроения, должны быть продиктованы необходимостью обеспечения стратегических национальных интересов, а не желанием получить быстрый и гарантированный финансовый эффект. На современном этапе развития общества флот — это дополнительные политические, экономические и социальные возможности, отказываться от которых государство, претендующее на роль одного из центров мирового влияния, не может.

Освоение прибрежных и шельфовых пространств, водных путей и Мирового океана выступает в качестве одного из основных трендов развития мировой цивилизации в течение трех последних веков. Россия, обладающая выходами к 13 морям, имеющая самую большую в мире площадь территории и огромную протяженность береговых линий, не должна оставаться в стороне и выпадать из мировых процессов глобального развития.

Совокупность составляющих МХК РФ, предполагающих безусловное использование объектов морской (речной) техники, т. е. продукции судостроения, приведена на рисунке 1. В последнее время добыча минеральных ресурсов и углеводородов все больше смещается на морской шельф, а огромная масса биологических ресурсов добывается в морях и океанах. Важен и тот факт, что методы добычи ресурсов и транспортировки диверсифицируются, а создаваемая береговая инфраструктура приобретает выраженный территориальный характер. Многие отрасли, как в РФ, так и в других морских державах, перемещают свои производства ближе к морским торговым путям. Данные тенденции свидетельствуют о дальнейшем усилении роли морского транспорта в общемировом масштабе — морская транспортировка в большинстве случаев оказывается экономически выгоднее транспортировки другими видами транспорта, а в некоторых случаях является единственным возможным способом доставки грузов и пассажиров.

Методология формирования долгосрочных программ развития судостроения РФ должна учитывать факторы, повлиявшие на успешное развитие судостроения в таких странах, как Южная Корея, Китай и США.

В 1980-е гг. в число стран — лидеров мирового судостроения неожиданно вошла Южная Корея. На начальном этапе развития южнокорейская судостроительная промышленность ориентировалась преимущественно на внутренний рынок, концентрируя усилия на строительстве рыболовных судов и небольших сухогрузов прибрежного плавания. С постройкой в 1970-х гг. новых крупных верфей корейская судостроительная промышленность стала активно развивать выпуск морских судов различного назначения: сначала танкеров и навалочных судов, а затем контейнеровозов, судов с горизонтальным способом грузообработки, буровых платформ и т. п. Позднее освоено производство наиболее сложных транспортных судов — судов для перевозки сжиженного природного газа, высокоскоростных пассажирских паромов и других.

С учетом дальнейшего углубления специализации, осуществления масштабных инвестиций в инновационные технологии проек-

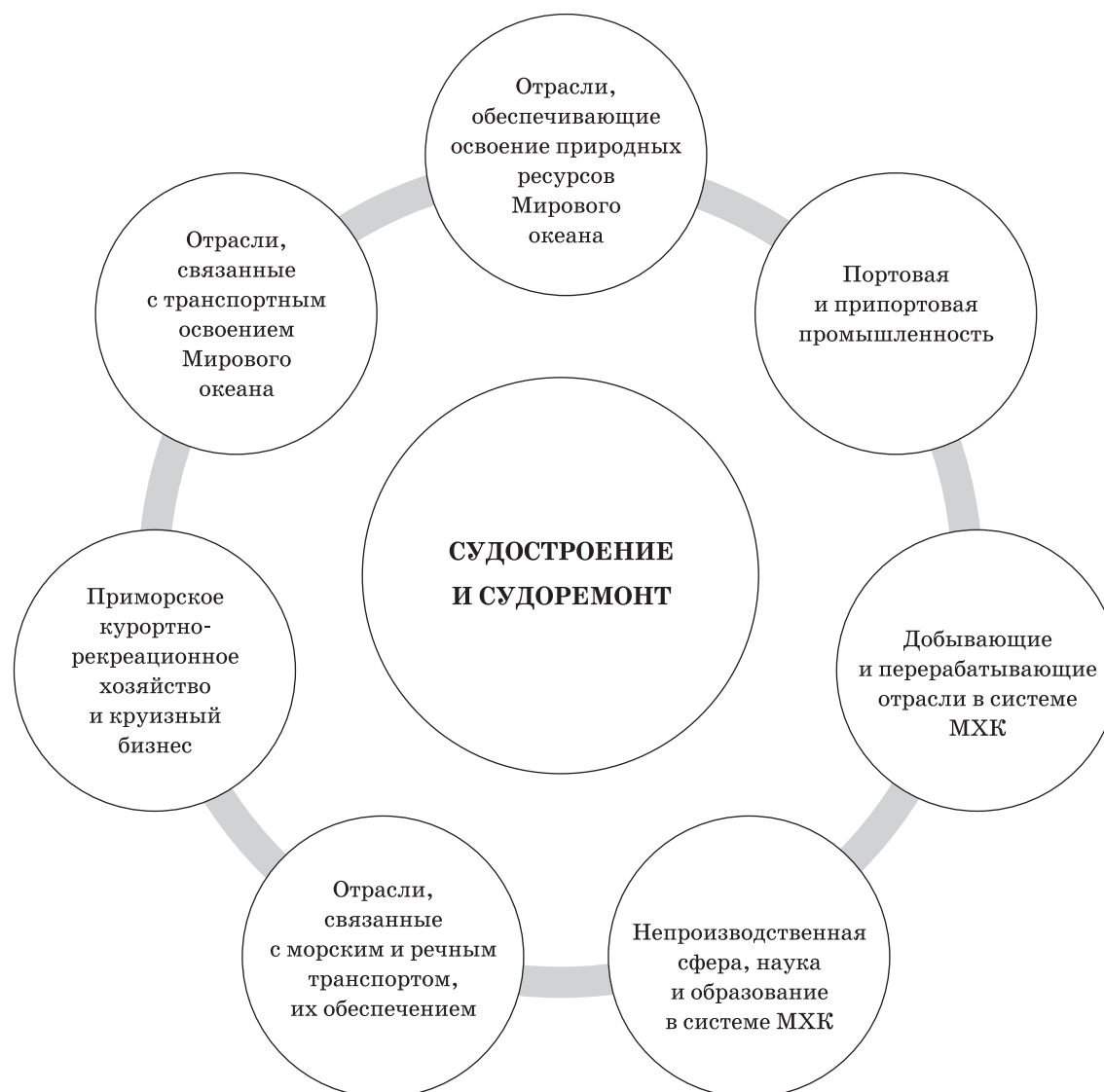


Рис. 1. Составляющие МХК, использующие продукцию судостроения как средства производства

тирования и постройки современных судов, развития кадрового потенциала существенно выросла производительность труда. Освоение внутреннего рынка и наличие долговременного заказа на постройку широкого спектра судов различного назначения обусловили прогресс в производстве судовых машин, механизмов и оборудования, а также в металлургической отрасли. В зависимости от типа современного судна доля стоимости механизмов и оборудования в затратах на его постройку может достигать 50 %, доля стоимости металла — 20 %. Поэтому развитие собственной металлургической промышленности, производства механизмов и оборудования было принято в качестве одного из главных приоритетов при создании национальной судостроительной промышленности.

В итоге государственная политика Южной Кореи, направленная на развитие ориентированных на экспорт отраслей промышленности и параллельное формирование внутреннего рынка, дала положительные результаты: с кон-

ца 1980-х гг. доля Кореи на мировом рынке судостроения постепенно росла, достигнув в 2007 г. 41,1 % мирового портфеля заказов [8]. Заложенный в 70–80-е гг. XX в. и постоянно развивающийся потенциал судостроительной отрасли Южной Кореи позволил ей с минимальными потерями пройти системный кризис 2014–2016 гг. [9], сохранить место среди лидеров мирового судостроения.

Китайская народная республика (КНР) вошла в тройку мировых лидеров по строительству судов в 1994 г., уступив по объемам выпущенной продукции только Японии и Южной Корее [10]. Задолго до этого, с 1960-х гг., проводилась подготовительная работа по формированию инженерных кадров для судостроения КНР. Активное участие в этой работе принимали высшие учебные заведения СССР, прежде всего, Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ). Затем начался период стимулирования научно-исследовательской и проектно-конструкторской работы. На начальной стадии китайское судостроение развивалось

в соответствии с актуальными на тот момент национальными принципами автономности и «самоиспользования». Еще 1980-е гг. судостроение КНР было сосредоточено на постройке судов, в основном для собственных судовладельцев, расширявших свое участие в экспортно-импортных перевозках в связи с открывшимся в результате реформ Ден Сяопина (с 1978 г.) внешним рынком. Результатом открытия рынков и увеличения количества перевозок стал рост объемов строительства судов в КНР. Следующий этап — смена парадигм, т. е. на смену пришла политика экспортной ориентации промышленности, основанная на принципах открытости и широкого привлечения иностранных инвестиций. Как следствие, с начала 1990-х гг. правительство Китая стало активно стимулировать строительство судов на экспорт. Были созданы особые экономические районы, свободные экономические зоны в приморских районах, беспопыльные зоны и открытые приморские города [11].

Сегодня в результате долгосрочной и планомерной политики, осуществляемой государством, КНР является одним из признанных лидеров мирового судостроения. К специфике китайского судостроения можно отнести его ориентацию на относительно простую продукцию и лидерство в этом сегменте, но в более технологичных сферах (строительство контейнеровозов, танкеров, газовозов) отставание от стран-лидеров еще сохраняется [12].

Правительство США на протяжении всего раннего периода развития гражданского флота оказывало поддержку национальному судостроению различными методами (и прямыми и косвенными). Их перечень практически совпадает со всем, что было сделано на Украине и предлагалось для России. Современное состояние американского судостроения характеризуется отсутствием прямого финансирования со стороны государства в США. В то же время эффективно используется кардинальное изменение институциональных условий, например, за счет введения протекционистских законов. Данные законы обеспечивают существенную долю загрузки предприятий судостроительного кластера. Наиболее известен закон Джонса «О торговом флоте», согласно которому каботажное и внутреннее судоходство в США может осуществляться лишь на судах, построенных на национальных верфях, принадлежащих гражданам США и плавающих под американским национальным флагом с командой, состоящей из граждан США [13].

Анализ положительного и негативного опыта развития судостроения в разных странах, а также наблюдаемые тенденции в судостроительной промышленности РФ позволяют сделать вывод о том, что эффективность развития

судостроения в значительной степени зависит от правил (институциональных условий), определяемых государством. Успешный выход на мировой рынок судостроения возможен лишь после достижения необходимого уровня компетенций и технологических заделов, нарабатанных при освоении внутреннего рынка, т. е. рынка, формируемого развитием совокупности МХК в РФ.

Необходимость активного государственного участия в форме регулирования условий хозяйствования всех предприятий МХК РФ обосновывает и фактор масштабной утечки капитала за рубеж. Не секрет, что зарабатываемые в отечественных базовых отраслях финансовые ресурсы часто перетекают в офшоры вместо того, чтобы в виде инвестиций способствовать развитию отечественной промышленности. Создание условий, при которых инвестирование в отечественное судостроение станет привлекательнее и надежнее, чем примитивный вывод капитала, находится в исключительной компетенции государства.

Фактором, снижающим риски экономической деятельности судостроительных предприятий, по нашему мнению, может стать их полноформатное участие в проектах по развитию региональных МХК, направленных на создание условий планомерного развития производственных систем в соответствии с корректно прогнозируемым и организуемым внутренним спросом на объекты морской техники. Очевидно, что при реализации такого подхода рынок судостроения обладает существенным региональным рыночным потенциалом развития.

Общей для всех регионов основной стратегической целью выступает обеспечение достойного уровня и качества жизни населения в долгосрочном периоде. Для достижения этой комплексной цели на уровне региона необходимо успешно решать различные задачи социального, экономического и экологического характера. Структурные элементы МХК и судостроительные предприятия как часть регионального промышленного комплекса в процессе взаимодействия и реализации своего функционального предназначения могут обеспечить выполнение социальных, экономических и экологических функций, внося тем самым весомый вклад в достижение основной региональной цели [14]. В последние десятилетия принято множество программ, так или иначе связанных с развитием судостроения и морской техники в РФ [15–18]. Стандартный вариант разработки очередной программы «Развития...» предполагает прогнозирование будущего по традиционной схеме:

- анализ объемов морских грузопотоков и тенденций;

- анализ общемирового состояния и тенденций использования различных видов морского флота;
- анализ возрастной характеристики мирового флота;
- оценка современной и перспективной мировой конъюнктуры рынка судов различного назначения;
- оценка конкурентной среды и положения РФ на международном рынке судостроения;
- оценка внутригосударственных резервов развития отрасли.

Далее — анализ перспектив развития мирового рынка по материалам наиболее авторитетных мировых морских агентств, таких как Lloyd's Maritime Information Services, Drewry Shipping Consultants, Fairplay, Clarksons Research, ассоциаций европейских (AWES) и корейских (KOSHIPA) судостроителей, других отечественных и зарубежных источников. Существенный анализ доступности внешнего рынка и комплексная оценка рисков входа на него российских судостроителей, как правило, отсутствуют.

Проблемы реализации программы начинают проявляться уже на стадии переговоров о цене контрактов между отечественными судостроительными предприятиями и потенциальными заказчиками. Камнем преткновения является то, что затраты труда в человеко-днях на одну компенсированную регистровую тонну в РФ выше, чем на судостроительных предприятиях ЕС, и значительно выше, чем на предприятиях Азии (Японии, Китая и Кореи). Различия в затратах обосновано бурным развитием и внедрением инноваций в зарубежных странах. Однако следует отметить, что большая часть инноваций приходится на методы обработки, передачи и хранения данных, а основные различия в производительности судостроительных производственных систем (не производительности собственно труда) обусловлены следующими факторами:

- эффектом масштаба производства, особенно проявляющимся на предприятиях Азии, которые практически монополизировали рынок транспортного судостроения;
- оптимизацией в ряде стран производственной структуры под суда определенного вида, что повысило специализацию, увеличило использование производственных мощностей практически до 80–90 % и позволило эффективно использовать дорогостоящие инновационные технологии, современную инфраструктуру;
- кластеризацией судостроения и резким уменьшением условно-постоянной части накладных расходов, включаемых в себестоимость судна;
- более высоким уровнем организации производства и т. п.

Мировой рынок гражданского судостроения в настоящее время малодоступен судостроительному комплексу РФ, а внутренний — не обеспечен спросом. Заметим, что рынок мирового судостроения не является в полной мере свободным конкурентным рынком. Под провозглашенными лозунгами рыночного либерализма и свободной конкуренции считается неприличным упоминать о консервативности, жесткой «администрируемости» и высокой степени монополизации мирового судостроительного рынка.

В существующих условиях представляется естественным повторение части пути, пройденного Южной Кореей и Китаем. В целях повышения эффективности судостроительного комплекса необходимо разработать программу судостроения, ориентированную на внутренний рынок, которая должна включать в себя судостроительные компоненты проектов развития региональных МХК по различным направлениям. Например, в рамках регионального проекта по созданию комплекса средств и инфраструктуры для добычи и переработки ресурсов судостроение реализует локальный проект, связанный с созданием комплекса объектов морской техники. В настоящее время реализуется интересный для судостроения проект с условным названием «Квоты под киль» [19]. Данный проект подразумевает предоставление инвестиционных квот для вылова морепродуктов в целях реализации проектов по строительству судов на отечественных верфях и заводов по переработке морепродуктов. По итогам 2018 г. заявлены проекты по строительству 33 рыбопромысловых судов и 22 береговых заводов [20]. Следствием реализации проекта «Квоты под киль», помимо поддержки судостроения и обновления рыболовецкого флота, должны стать естественное ограничение на вывоз капитала за границу, создание новых и рост эффективности существующих систем, хозяйствующих в регионах.

Формирование прогнозируемого рынка для национального производителя — суть изменений институциональных условий, представленных изменениями в нормах, правилах, законодательных актах во всех развитых странах мира. Долгосрочная программа развития судостроения должна носить индикативный характер и состоять из двух частей:

1. Производственная программа минимум.

Программа выпуска морской техники для внутреннего рынка как обобщение множеств, представленных судостроительными частями каждого из инвестиционных проектов развития МХК РФ на длительный период. Она должна предусматривать осуществление контроля за дальнейшим рациональным реинвестированием прибыли

в судостроение, в создание предприятий регионального кластера и лизинговых компаний.

2. Производственная программа максимум. Должна включать в себя рекомендации по продукции для продвижения на рынке мирового судостроения, которое осуществляется с государственным участием (политическая поддержка, кредиты, процентные ставки, освобождение от налогов и сборов по импортируемому оборудованию, государственные гарантии, обнуление НДС).

Заключение

1. Современная конкуренция на мировом рынке судостроения далека от модели совершенной конкуренции. Правительствами многих стран оказывается значительная поддержка отечественному судостроению, которая часто приводит к формированию экономически необоснованных преимуществ. Часть отечественных предприятий способна конкурировать на мировом рынке, и лишать их этой возможности не следует ни в коем случае. Но для большей части предприятий судостроительной отрасли региональные программы развития морского хозяйственного комплекса могут стать реальным бизнес-инкубатором, основой создания точек роста в судостроении. В целях повышения эффективности управления инвестиционным процессом государство должно управлять перераспределением рыночных рисков, созданием рациональных (в своем субъективном представлении) институциональных условий, обеспечивающих защиту внутреннего рынка судостроения.

2. Транспортное обустройство внутренних водных систем РФ, активное использование и эксплуатация пространств и ресурсов в 200-мильной исключительной экономической зоне может стать основой для национальных проектов. Для судостроения принципиально важно участие в проектах подобного уровня.

3. Участие судостроения в создании МХК будет способствовать повышению уровня квалификации работников, задействованных в отрасли, совершенствованию технического и технологического уровня производства. Большую долю национального богатства России составляет природный капитал, и некоторым упреком звучит констатация того факта, что относительная доля человеческого капитала в стране мала. По факту наши иностранные «партнеры» и отечественные предприниматели, вычерпывая и вывозя природные богатства РФ, уменьшают объем отечественного человеческого капитала, а заказывая средства производства (морскую технику) на зарубежных предприятиях, увеличивают национальное богатство иностранных государств, в том числе в части роста объема человеческого капитала.

4. Назрела необходимость разработки научно обоснованной методологии формирования долгосрочных программ развития судостроения (отрасли-интегратора), направленных на становление рынка судостроения и управление им с учетом значительного регионального потенциала отрасли. При этом важно использовать комплексный подход, нацеленный не только на реализацию экономических интересов судостроительной отрасли, но и на решение социальных, экономических, а также «человекомерных» задач регионов.

М. Ю. АЛЕХИН, А. В. ТИТОВ К вопросу о методологии формирования судостроительных программ в России

Литература

1. Аристотель. Метафизика / пер. с греч. П. Д. Перлова, В. В. Розанова. М.: Институт филологии, теологии и истории св. Фомы, 2006. 232 с.
2. Черненко Д. А. Судостроение Украины. Десять лет самостоятельного развития // Судостроение. 2001. № 6 (739). С. 63–66.
3. Про державну підтримку суднобудівної промисловості України [Электронный ресурс]: закон України від 23 грудня 1997 р. № 774/97-ВР // Законодательство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/774/97-%D0%B2%D1%80> (дата обращения: 07.02.2020).
4. Про заходи щодо державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні [Электронный ресурс]: закон України від 18 листопада 1999 р. № 1242-XIV // Законодательство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1242-14> (дата обращения: 07.02.2020).
5. Про спеціальну економічну зону «Миколаїв» [Электронный ресурс]: закон України від 13 липня 2000 р. № 1909-III // Законодательство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-14> (дата обращения: 07.02.2020).
6. Судостроение Украины (2007 г.) [Электронный ресурс] // Государственная поддержка украинского экспорта. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/rus/economy/brief/ukr/3013.html> (дата обращения: 07.02.2020).
7. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року [Электронный ресурс]: постанова Кабінету міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 // Законодательство України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (дата обращения: 07.02.2020).
8. Судостроение Южной Кореи. Зарубежная информация // Судостроение. 2009. № 6 (787). С. 78.
9. Кирьянов О. Южнокорейское судостроение оказалось в глубоком кризисе [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 4 февраля. URL: <https://rg.ru/2016/02/04/iuzhnokorejskoe-sudostroenie-okazalos-v-glubokom-krizise.html> (дата обращения: 07.02.2020).

10. UNCTADSTAT [Электронный ресурс]. URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (дата обращения: 07.02.2020).
11. Регзенова Д. Б.-О. Основные принципы и сущность реформ Дэн Сяопина // Вестник Бурятского государственного университета. 2010. Вып. 6. С. 189–193.
12. Мозиас П. М. Морская деятельность Китая: экономические и геополитические аспекты // Проблемы Дальнего Востока. 2013. № 1. С. 25–39.
13. Grennes T. J. An Economic Analysis of the Jones Act: Mercatus Research. Arlington: Mercatus Center at George Mason University, 2017. 48 p.
14. Евдокимова Е. Н. Процессно-ориентированная концепция стратегического управления развитием регионального промышленного комплекса // Современные технологии управления. 2012. № 11 (23). С. 1–6.
15. Программа возрождения торгового флота России на 1993–2000 гг. [Электронный ресурс]: утв. постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 8 октября 1993 г. № 996 // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации «Техэксперт». URL: <http://docs.cntd.ru/document/9029488> (дата обращения: 07.02.2020).
16. Федеральная целевая программа «Российские верфи» [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 963 // Информационно-правовой портал «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/6184486/> (дата обращения: 07.02.2020).
17. Федеральная целевая программа «Развитие гражданской морской техники» на 2009–2016 гг. [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 г. № 103 // Информационно-правовой портал «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/192907/> (дата обращения: 07.02.2020).
18. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» [Электронный ресурс]: утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304 (в ред. постановления Правительства Российской Федерации от 28 марта 2019 г. № 345) // Минпромторг России: офиц. сайт. URL: http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!gosudarstvennaya_programma_rossiyskoy_federacii_razvitie_sudostroeniya1519080874 (дата обращения: 07.02.2020).
19. О порядке выделения инвестиционных квот на вылов водных биологических ресурсов [Электронный ресурс] // Правительство России: офиц. сайт. 2017. 29 мая. URL: <http://government.ru/docs/27831/> (дата обращения: 07.02.2020).
20. Крючкова М. Программа инвестквот: практика ставит первые вопросы [Электронный ресурс] // FISHNEWS Online. 2019. 14 февраля. URL: <https://fishnews.ru/rubric/krupnyim-planom/11371> (дата обращения: 07.02.2020).

References

1. Aristotle. *Metaphysics*. Transl. from Greek. Moscow: St. Thomas Institute of Philosophy, Theology and History; 2006. 232 p. (In Russ.).
2. Chernenko D.A. Shipbuilding of Ukraine. Ten years of self-development. *Sudostroenie = Shipbuilding*. 2001;(6):63–66. (In Russ.).
3. On state support for the shipbuilding industry of Ukraine. Law of Ukraine of December 23, 1997 No. 774/97-BP. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/774/97-%D0%B2%D1%80> (accessed on 07.02.2020). (In Ukrain.).
4. On measures for state support of the shipbuilding industry in Ukraine. Law of Ukraine of November 18, 1999 No. 1242-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1242-14> (accessed on 07.02.2020). (In Ukrain.).
5. On the special economic zone “Nikolaev”. Law of Ukraine of July 13, 2000 No. 1909-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-14> (accessed on 07.02.2020). (In Ukrain.).
6. Shipbuilding of Ukraine (2007). State support for Ukrainian exports. URL: <http://www.ukrexport.gov.ua/rus/economy/brief/ukr/3013.html> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
7. On the approval of the Marine Doctrine of Ukraine for the period until 2035. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 7, 2009 No. 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (accessed on 07.02.2020). (In Ukrain.).
8. Shipbuilding in South Korea. Foreign information. *Sudostroenie = Shipbuilding*. 2009;(6):78. (In Russ.).
9. Kir'yanov O. South Korean shipbuilding is in deep crisis. *Rossiiskaya gazeta*. Feb. 04, 2016. URL: <https://rg.ru/2016/02/04/iuzhnokorejskoe-sudostroenie-okazalos-v-glubokom-krizise.html> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
10. UNCTAD STAT. URL: <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx> (accessed on 07.02.2020).
11. Regzenova D. B.-O. The basic principles and essence of Deng Xiaoping's reforms. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta = The Buryat State University Bulletin*. 2010;(6):189–193. (In Russ.).
12. Mozias P. M. China's maritime activities: Economic and geopolitical aspects. *Problemy Dal'nego Vostoka = Far Eastern Affairs*. 2013;(1):25–39. (In Russ.).
13. Grennes T. J. An economic analysis of the Jones act: Mercatus research. Arlington, VA: Mercatus Center, George Mason University; 2017. 48 p. URL: <https://www.mercatus.org/system/files/mercatus-grennes-jones-act-v2.pdf>

14. Evdokimova E. N. Process-oriented concept of strategic management of regional industrial complex development. *Sovremennye tekhnologii upravleniya = Modern Management Technology*. 2012;(11):1-6. (In Russ.).
15. The program of revival of the merchant fleet of Russia for 1993-2000. Approved by the resolution of the Council of Ministers – the Government of the Russian Federation of October 8, 1993 No. 996. URL: <http://docs.cntd.ru/document/9029488> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
16. Federal target program “Russian shipyards”. Approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of September 26, 1995 No. 963. URL: <http://base.garant.ru/6184486/> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
17. Federal target program “Development of civil marine equipment” for 2009-2016 Approved by Decree of the Government of the Russian Federation of February 21, 2008 No. 103. URL: <http://base.garant.ru/192907/> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
18. State program of the Russian Federation “Development of shipbuilding and technology for the development of offshore fields”. Approved by the Decree of the Government of the Russian Federation of April 15, 2014 No. 304 (as amended by the decree of the Government of the Russian Federation of March 28, 2019 No. 345). URL: http://minpromtorg.gov.ru/docs/#!/gosudarstvennaya_programma_rossiyskoy_federacii_razvitie_sudostroeniya1519080874 (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
19. On the procedure for allocating investment quotas for catching aquatic biological resources. URL: <http://government.ru/docs/27831/> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).
20. Kryuchkova M. Investment quota program: Practice raises first questions. FISHNEWS Online. Feb. 14, 2019. URL: <https://fishnews.ru/rubric/krupnyim-planom/11371> (accessed on 07.02.2020). (In Russ.).

Сведения об авторах

Алехин Михаил Юрьевич

доктор экономических наук, профессор,
профессор кафедры управления судостроительным
производством

Санкт-Петербургский государственный морской
технический университет

190121, Санкт-Петербург, Лоцманская ул., д. 3,
Россия

(✉) e-mail: alekhin@smtu.ru

Титов Алексей Викторович

старший преподаватель

Санкт-Петербургский государственный морской
технический университет

190121, Санкт-Петербург, Лоцманская ул., д. 3,
Россия

(✉) e-mail: alex.titov@inbox.ru

Поступила в редакцию 11.03.2020
Подписана в печать 23.03.2020

Author information

Mikhail Yu. Alekhin

Doctor of Economics Sciences, Professor, Professor
at the Department of Shipbuilding Production
Management

St. Petersburg State Marine Technical University

3 Lotsmanskaya Str., St. Petersburg, 190121, Russia

(✉) e-mail: alekhin@smtu.ru

Aleksey V. Titov

Senior Lecturer

St. Petersburg State Marine Technical University

3 Lotsmanskaya Str., St. Petersburg, 190121, Russia

(✉) e-mail: alex.titov@inbox.ru

Received 11.03.2020
Accepted 23.03.2020