



УДК 338.45

О.Л. Трухинова, ст. преподаватель, кафедра бухгалтерского учета, анализа и финансов,
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В РОССИЙСКОМ СУДОСТРОЕНИИ КАК СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

Ключевые слова: судостроительная промышленность, институциональные проблемы, системный анализ.

В статье рассматриваются институциональные проблемы, возникающие в судостроении как социально-экономической системе с позиции различных заинтересованных сторон.

Судостроительная промышленность представляет собой сложную социально-экономическую систему, состоящую из множества взаимосвязанных элементов и подсистем. Развитие социально-экономической системы в значительной степени зависит от ментальных моделей людей, а также их объединений (предприятий, холдингов, банковских организаций, страховых компаний, государственных органов и др.), задействованных в данной системе, другими словами, от их взглядов и социально-экономических интересов [1, 2, 3]. Модели поведения заинтересованных сторон в процессе их взаимодействия вызывают противоречия, столкновения интересов, которые проявляются в виде институциональных проблем [4, 5, 6]. Кроме того, эти проблемы отражают влияние внешних факторов.

Анализ отраслевых информационных источников показал, что такие проблемы являются многочисленными и оказывают значительное влияние на судостроение в целом. Выявленные проблемы рассмотрим с позиций заинтересованных сторон (рисунок 1). Больше всего институциональных проблем у судовладельца, судостроителя и государства, что связано с их ведущими позициями в судостроительном производстве. Остальные участники имеют примерно одинаковое число таких проблем.

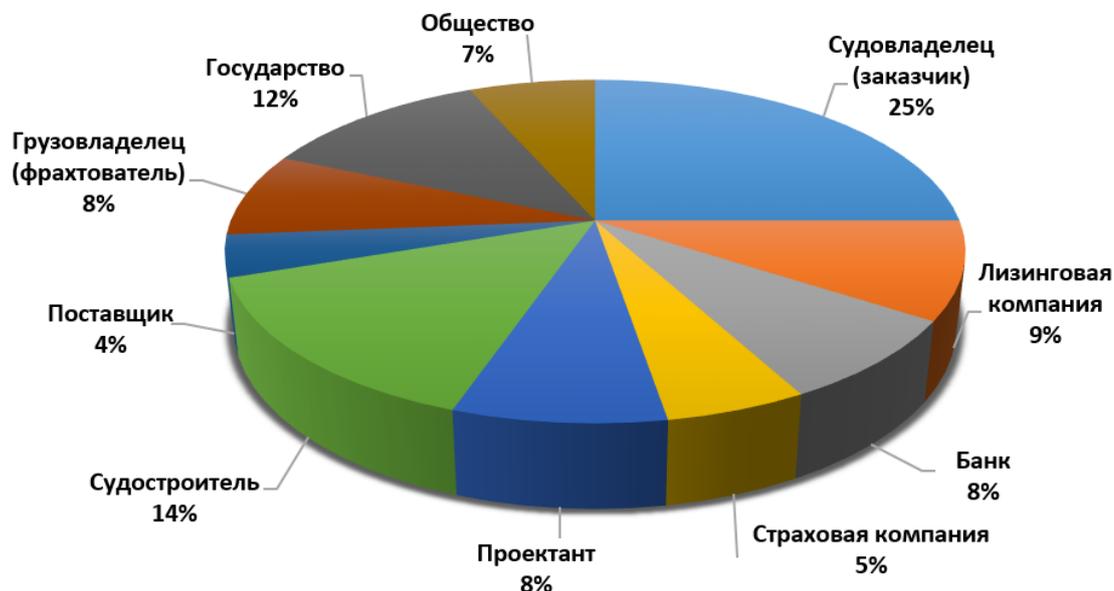


Рис. 1 Институциональные проблемы заинтересованных сторон в судостроительной промышленности (удельный вес проблем каждого актора в общем количестве институциональных проблем)

На рисунке 2 представлены институциональные проблемы судостроителей, главными из которых являются более длительные, чем принято в мировом судостроении, сроки создания судов, а также высокие издержки производства, не позволяющие отечественным судостроителям конкурировать с судостроительными предприятиями других стран.



Рис. 2 Институциональные проблемы судостроителей

Проблемы институционального характера поставщиков судового оборудования и комплектующих, используемых в судостроении, показаны на рисунке 3.

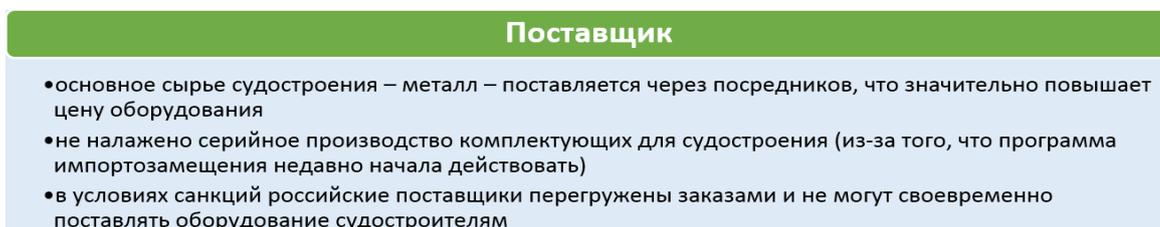


Рис. 3 Институциональные проблемы поставщиков

Следует отметить, что множество институциональных проблем имеют судовладельцы как наиболее активные участники экономических отношений в судостроении (рисунок 4). Это объясняется тем, что судовладельцы заказывают новые суда и в связи с этим взаимодействуют со всеми другими участниками. В основном

данные проблемы обусловлены организацией процесса инвестирования в судостроительной промышленности.

Судовладелец (заказчик)

- банк требует подтверждение гарантии загрузки судна не менее чем на половину срока кредитования
- судостроитель требует аванс не менее 50 % с гарантией выплаты остальной суммы при поставке судна либо аванс до 95 % (без гарантий)
- государственные субсидии можно получить только при определенных условиях (при заказе на российских верфях, привлечении российских банков и лизинговых компаний)
- утилизационный грант и субсидии можно получить только после постройки судна
- по правилам ВТО государственная поддержка может быть только в виде частичного субсидирования процентных ставок по лизингу и кредиту
- крупные государственные корпорации, получающие бюджетное финансирование проектов могут диктовать свои условия заказчику при выборе верфи
- необоснованное предпочтение ранее привлекаемых исполнителей, несмотря на наличие более перспективных верфей
- Российским речным регистром не признаются зарубежные сертификаты классификационных обществ
- нет унифицированного подхода в вопросах получения субсидий по лизинговым платежам
- оформление документов для субсидий по лизингу в Минпромторге России является сложной бюрократической процедурой, требующей времени на согласования
- поставщики продают материалы и оборудование, прошедшие сертификацию PPP, на 20-25% дороже (при этом плата за сертификацию составляет лишь 1% стоимости материалов и оборудования)
- недостаточно развиты связи между участниками, большие риски при заказе судов
- международная конкуренция на рынке транспортных услуг

Рис. 4 Институциональные проблемы судовладельцев

Одним из основных участников судостроения являются проектно-конструкторские организации, их институциональные проблемы указаны на рисунке 5. Во многом они отражают состояние проектных организаций, не получающих достаточного финансирования с 1990-х годов, а также недостаточно развитые связи между участниками.

Проектант

- большинство используемых разработок были сделаны еще в 70-е - 80-е годы в СССР, для новых фундаментальных и прикладных научных исследований нужно государственное финансирование
- заказчик не может составить качественное техническое задание без помощи проектанта
- необходимость учитывать желания заказчика при соблюдении ограничивающих требований PPP
- с целью сохранения имиджа проектной организации вынуждены переделывать рабочую документацию по требованиям верфи, что ведет к нерациональному использованию времени конструкторов (50% времени – сопровождение строительства судна)
- ориентация на зарубежных поставщиков оборудования при проектировании судна (в проекте часто указывается конкретный иностранный поставщик)
- требует времени, необходимых знаний и навыков многоступенчатая процедура согласований с PPP, соблюдение обязательных правил проектирования PPP

Рис. 5 Институциональные проблемы проектных организаций

Ранее проведенные исследования показали, что институциональные проблемы в основном сконцентрированы на прединвестиционном этапе [7] в связи с его особой ролью в процессе инвестирования. Данный этап определяет основные направления развития будущего проекта по строительству судна и дает возможность участникам скоординировать свои действия.

Институциональные проблемы требуют своего решения прежде всего путем формирования системных механизмов взаимодействия акторов [8], так как оказывают негативное влияние на состояние судостроительной промышленности как социально-экономической системы.

Список литературы:

- [1] Клейнер, Г.Б. Развитие теории экономических систем и ее применение в корпоративном и стратегическом управлении / Г.Б. Клейнер // Препринт # WP/2010/269. – М. : ЦЭМИ РАН. – 2010. – 59 с.
- [2] Дрогобыцкий, И.Н. Системный анализ в экономике / И.Н. Дрогобыцкий. – М. : Издательство «Финансы и статистика», 2013. – 509 с.
- [3] Щепетова, С.Е. Моделирование и синтез гибких экономических систем / С.Е. Щепетова. – Нижний Новгород : Издательство Гладковой, 2009. – 252 с.
- [4] Клейнер, Г.Б. Системные принципы современного управления / Г.Б. Клейнер // Управление. – 2013. – № 2 (2). – С. 5-14.
- [5] Щепетова, С.Е. Личностные и системные архетипы как модельный фундамент объяснения социально-экономических явлений / С.Е. Щепетова // Сборник трудов конференции «Системная экономика, экономическая кибернетика, мягкие измерения» XVII Международная конференция. – под ред. Г.Б. Клейнера, С.В. Прокопчиной. – СПб. : Издательство: Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ». – 2014. – С. 96-102.
- [6] Щепетова, С.Е. Принципы системной оптимизации в социально-экономической сфере / С.Е. Щепетова // Системный анализ в экономике – 2016: сборник трудов IV Международной научно-практической конференции–биеннале (9–11 ноября 2016), Т. 1. – 2016. – С. 31-42.
- [7] Трухинова, О.Л. Системный анализ прединвестиционной стадии инвестиционного процесса в судостроении России / О.Л. Трухинова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – № 3, том 4 (63). – С. 246-254
- [8] Трухинова, О.Л. Формирование системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса с учетом неопределенности / С.Е. Щепетова, О.Л. Трухинова // SCM 2018. XXI Международная конференция по мягким вычислениям и измерениям. – г. С.-Петербург, Санкт-Петербургский государственный электротехнический университет «ЛЭТИ» им. В.И. Ульянова (Ленина).
- Режим доступа: <https://scm.eltech.ru/assets/files/2018/program.pdf> (Дата обращения – 10.05.2018).

INSTITUTIONAL PROBLEMS IN THE RUSSIAN SHIPBUILDING AS A SOCIO-ECONOMIC SYSTEM

O.L. Trukhinova

Keywords: shipbuilding industry, institutional problems, system analysis.

The article deals with the institutional problems arising in shipbuilding as a socio-economic system from the position of various stakeholders.