

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

Владивостокский государственный университет
экономики и сервиса (ВГУЭС)

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Материалы национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

29 мая 2020 года

Под общей редакцией
канд. пед. наук Г.В. Петрук, канд. соц. наук Е.Е. Абросимовой

Владивосток
Издательство ВГУЭС
2020

УДК 001.8
ББК 72.5я431
НЗ4

НЗ4 **Наука, меняющая жизнь :** материалы национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных (г. Владивосток, 29 мая 2020 г.) / под общ. ред. канд. пед. наук Г.В. Петрук, канд. соц. наук Е.Е. Абросимовой ; Владивостокский государственный университет экономики и сервиса. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2020. – 428 с.

ISBN 978-5-9736-0602-2

В сборнике представлены доклады по основным направлениям работы национального научного форума магистрантов, аспирантов и молодых учёных, состоявшегося во Владивостокском государственном университете экономики и сервиса 29 мая 2020 года: экономика; юриспруденция; социология; психология; менеджмент; туризм и экология.

Для аспирантов, ученых, занимающихся вопросами международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе, представителей власти и бизнеса.

УДК 001.8
ББК 72.5я431

ISBN 978-5-9736-0602-2

© ФГБОУ ВО «Владивостокский
государственный университет
экономики и сервиса», оформление,
2020

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Александрина А.Е., Мордовцев А.Ю.</i> Форма правления Тувалу и Монако: опыт сравнительного правоведения.....	6
<i>Анищенко Е.М.</i> Отношение молодежи к риску	10
<i>Балабина К.В.</i> Информационно техническое обеспечение таможенной процедуры таможенного транзита: организация, контроль и совершенствование	14
<i>Балахнин И.А.</i> Нормативы образования отходов и лимиты на их размещение на примере предприятия АО «Спасскцемент», г. Спасск-Дальний, Приморский край	17
<i>Бардиашвили Э.В.</i> Сущность и история исследования прокрастинации в психологии	21
<i>Блюдик А.Р., Гриванов Р.И.</i> Использование технологий цифровизации и автоматизации в логистике как вектор развития международного транспортного коридора «Приморье-2»	24
<i>Бондарев Ю.А., Гнезdechko О.Н.</i> Социальная инженерия: явление, инструменты, своевременное предупреждение	30
<i>Бубновская Т.В., Тимохович Е.В.</i> Трансформации российской финансовой отчетности в формат МСФО как условие интеграции России в международную экономику	34
<i>Быковская Н.В.</i> Анализ состояния отрасли кораблестроения в Российской Федерации	39
<i>Васильева Е.И.</i> Психологическое консультирование подростков: развитие памяти.....	46
<i>Воинов М.А.</i> Исследование развития краудфандинга	50
<i>Галафеева О.Н.</i> Дисциплинарная ответственность государственных служащих Российской Федерации	54
<i>Глушак В.С.</i> Причины возникновения юридических коллизий в сфере регулирования государственных и муниципальных услуг	58
<i>Голенок О.К., Макарова В.Н.</i> Теоретические основы экологического воспитания и просвещение школьников как направление тематических программ детских оздоровительных лагерей и центров	62
<i>Гриванова О.В., Аношкин В.А., Хвостова О.С.</i> Особенности работы транспортной компании в условиях ограничений	66
<i>Гриднев Н.С., Мирошникова Т.К.</i> Анализ структуры страхового портфеля и управление рентабельностью страховой компании на примере ПАО «СК Росгосстрах»	69
<i>Данилян Т.А.</i> Взаимосвязь государственного суверенитета Российской Федерации с суверенными правами субъектов федерации.....	74
<i>Данилян Т.А.</i> Суверенитет государства: политико-правовая концептуализация	77
<i>Демченко Д.А.</i> Теоретико-методические аспекты разработки финансовой стратегии организации.....	80
<i>Дятлова А.С., Шайкова М.В.</i> Особенности уголовно-процессуальной оценки суицидального поведения лиц не достигших совершеннолетнего возраста.....	86
<i>Евсеева Т.В., Султанова Е.В.</i> Инструменты правовой политики государства в экономической сфере: основные подходы, версии и сценарии развития в цифровую эпоху	89
<i>Енакиева Э.В., Смольянинова Е.Н.</i> Особенности взаимодействия таможенных органов с участниками внешнеэкономической деятельности с использованием услуг транспортно-логистических компаний	93
<i>Заика Д.В.</i> Система социального рейтинга в Китае: понятие и проблематика	96
<i>Зиглина В.Е.</i> Оформление делового сотрудничества с самозанятыми гражданами	100
<i>Иванова А.А., Лайчук О.В.</i> Пандемия как особый фактор в динамике экспорта зерна	105
<i>Иванова А.Д., Волынчук А.Б.</i> Проблемы и перспективные направления туристического сотрудничества России и Китая.....	109
<i>Иус А.А., Иваненко Н.В.</i> Деятельность организации ООО «Гавань-турцентр» в г. Владивостоке в области экологического просвещения	113
<i>Каструба И.А.</i> К вопросу об административной ответственности за нарушение земельного законодательства в области самовольного захвата земли в Российской Федерации	116
<i>Клёва В.Н.</i> Образ «Я» в структуре «я концепции» личности: опыт исследования	120
<i>Коваль А.И., Лайчук О.В.</i> Проблема выбора показателей для оценки экономической эффективности транспортно-логистических процессов	124
<i>Кожевникова Е.Н.</i> Влияние пророссийских блогеров на молодёжь.....	129
<i>Коломеец В.Ю., Пленник М.Д., Павликов С.Н.</i> Оптимизации матричной системы защиты информационной сети	134
<i>Конвисарова Е.В., Марченко Н.С.</i> Современные методы получения информации о рисках коммерческих предприятий	137

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ОТРАСЛИ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Н.В. Быковская
магистрант

*Владивостокский государственный университет экономики и сервиса
Владивосток, Россия*

Судостроение является частью машиностроения, которая обеспечивает около 20% добавленной стоимости в России. Судостроительная отрасль включает в себя производство кораблей, лодок и другой продукции для морской техники, а также ремонт судов. В данной статье говорится о важности судостроительной промышленности для развития оборонных возможностей и инфраструктуры страны, торговли, пассажирских перевозок, добывающей промышленности, добычи нефти и газа на шельфе.

Ключевые слова и словосочетания: судостроение; гособоронзаказ; военно-морской флот; мировой флот; финансовые показатели; бенчмаркинг; Метод Бениша.

ANALYSIS OF THE STATE OF THE SHIPBUILDING INDUSTRY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Shipbuilding is part of mechanical engineering, which provides about 20% of the value added in Russia. The shipbuilding industry includes the manufacture of ships, boats and other products for marine equipment, as well as ship repair. This article discusses the importance of the shipbuilding industry for the development of the country's defense capabilities and infrastructure, trade, passenger traffic, mining, and offshore oil and gas production.

Keywords: shipbuilding; state defense order; Navy; world fleet; financial indicators; benchmarking; Benish Method.

Актуальность данного исследования основывается на факте, что развитие судостроительной отрасли прямо влияет на развитие оборонного потенциала, наземной инфраструктуры, торговли, пассажирского транспорта, оффшорной промышленности и добычи нефти и газа на море. Поддержка государством судостроения оказывает положительное влияние на развитие смежных отраслей, таких как металлургия, электротехника, производство приборов, и способствует созданию рабочих мест. Целью исследования является анализ тенденций развития судостроения в мире и в Российской Федерации за 2017–2019 годы. На основе статистических материалов доклада ЮНКТАД «Обзор морского транспорта 2019» (Review of Maritime Transport) и результаты финансовой отчетности шести крупнейших судостроительных предприятий. В статье использованы методы ситуационного и экспертного анализа, методы финансовых показателей. Предмет исследования: крупнейшие компании судостроительной отрасли. Тема исследования: направления развития современного судостроения, военно-морской и мировой торговли. Научная новизна исследования заключается в выявлении тенденций современного развития судостроительной отрасли. Произведен анализ финансовой отчетности и рассчитаны финансовые показатели крупнейших организаций. Благодаря использованию бенчмаркинга проводится сравнение и анализ развития российских производителей военной и гражданская продукции с иностранными компаниями, что позволяет подчеркнуть критерии развития отечественного судостроения.

Согласно макроэкономическому прогнозу развития экономики в 2019-2024 годах по отношению к Российской Федерации сохранится текущий уровень санкций, и рост НДС с 1 января, привел к инфляции и девальвации рубля, что сказалось на замедлении экономического роста. Чтобы смягчить негативные тенденции, целью государства было увеличение доли инвестиций в ВВП, в том числе за счет реализации национальных проектов, комплексного развития инфраструктуры и увеличения доли малого бизнеса. В конце 2018 года Федеральное государственное статистическое управление оценило рост ВВП в России в 2,3%. Высокие темпы роста связаны с развитием строительства, производства и торговли, что объясняется инвестициями в основной капитал, восстановлением потребительского спроса и изменениями в структуре ВВП вследствие санкций. Наибольший положительный вклад в динамику обрабатывающей промышленности в 2019 году внесли машиностроение, пищевая промышленность, деревообрабатывающая промышленность и ускорение роста производства в нефтепереработке и металлургии. В будущем развитие российской экономики должно обеспечить отрасли, нацеленные на повышение экспортного потенциала: пищевую и химическую. Обрабатываю-

щая промышленность является одной из ведущих отраслей экономики и ее уровень свидетельствует о развитии технологического и инновационного потенциала страны. В Российской Федерации производство в структуре валовой добавленной стоимости составляет более 13% (табл. 1).

Таблица 1

**Структура валовой добавленной стоимости по секторам экономики
(в процентах от общей стоимости)**

Вид экономической деятельности / год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Обрабатывающая промышленность	13,63	12,96	13,33	14,13	13,35	13,54
Добыча полезных ископаемых	9,44	9,27	9,06	9,44	9,60	10,74
Строительство	7,67	7,01	6,79	7,67	6,42	6,9
Торговля (оптом и в розницу); ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	16,79	16,19	16,21	16,79	14,70	14,49

В мире на машиностроение приходится около 40% стоимости всей промышленной продукции, а в Российской Федерации – 20%. Развитие горнодобывающей промышленности, конкурентоспособность государства и его экспортный потенциал зависят от степени развития машиностроения. Традиционно машиностроительная отрасль делится на тяжелую, общую, среднюю и наукоемкую. Судостроение относится к машиностроению и металлообработке. Судостроительная отрасль включает в себя производство кораблей, лодок и другой продукции для морской техники, а также ремонт судов. Судостроение можно разделить на военное и гражданское судостроение, морское и речное. Российская судостроительная верфь производит все типы судов в стране, а государство контролирует их утилизацию. Судостроение в любой стране – это относительно специфический сектор. Дело в том, что каждый образец продукции, произведенной в судостроительной отрасли, уникален. Это приводит к уменьшению масштабов производства, которое определяется потребностями клиента. Кроме того, время производства одного заказа очень велико, так как необходима продолжительная работа над проектом и над самим производством судна. В России наиболее распространенной юридической формой компаний в этом секторе является общество с ограниченной ответственностью (84,7%). Значительную долю также составляют непубличные и публичные акционерные общества (8,3% и 6,3% соответственно). Наиболее важными игроками на рынке являются акционерные общества, что в 2018 году подтверждает доход 10 лидеров отрасли: на него приходится 82% от общей выручки 300 крупнейших компаний, что свидетельствует о высокой степени монополизации отрасли. Как ряд компаний, занимающихся судостроением, научно-исследовательскими разработками, ремонтом и техническим обслуживанием, лидером является компания Xie Северо-Западного федерального округа. «Он обеспечивает выполнение более 80% НИОКР и свыше 70 % промышленного производства отрасли» [7].

По итогам периода 2018–2019 года в Российской Федерации, большинство крупных верфей осуществляет производство продукции, такой как военные суда, а также и гражданские. Кроме того, следует отметить, что военное производство имеет преимущество перед гражданским судостроением. На военных заказов приходится около 70 % от всего рынка, в том числе 21% – на экспорт. На долю гражданской продукции приходится около 30%, а доля экспорта составляет менее 2% [1]. В то же время в 2018 году в Российской Федерации в качестве приоритетного направления было определено увеличение доли гражданской продукции в оборонной промышленности до 50% к 2030 году. Многие военные верфи сталкиваются с нехваткой оборотных средств для финансирования производства гражданских судов. В то же время гражданские суда, как правило, дешевле, чем военные заказы, и только увеличение их объема может компенсировать потерю доходов в результате сокращения военного судостроения. По этой причине, имея достаточный производственный потенциал для строительства гражданских продуктов, организации столкнулись с недозагруженностью из-за в небольшие количества заказов на строительство новых судов для РФ. Следующие причины способствовали к этому дисбалансу:

1. Историческая ориентация судостроительных предприятий на флот.
2. Доминирование иностранных транспортных компаний.
3. География водных объектов.
4. Снижению затрат на строительство у конкурентов.
5. Недоверие к российскому производству, а также наличие зарубежных санкций.

У судостроения схожие с машиностроительным сектором проблемы с развитием и судостроительный комплекс также зависит от экономической ситуации. Важно, что износ активной части

основных производственных фондов в судостроительной отрасли достиг почти 70%. В результате, удельная трудоемкость производства в кораблестроительной промышленности от 3 до 5 раз выше, чем в зарубежных странах, и время судостроения от 2 до 2,5 раз больше. Это приводит к оттоку заказов на верфи конкурирующих стран. Все это негативно сказывается на российском судостроительном рынке в целом. Среди компаний топ-300 в 2017 году 72 стали убыточными. В 2018 году их количество увеличилось до 82% или на 14%. Снижение прибыли было зафиксировано и в других организациях. По итогам 2018 года в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданских морских объектов» на период 2011–2017 годы было построено 35 судов общей стоимостью около 200 миллиардов рублей [4]. Среди построенных кораблей преобладают танкеры, за анализируемый период было достроено 29 штук.

Судостроение в России является частью высокотехнологичной отрасли с высокой долей участия государства в капитале. В данном случае наблюдается низкая трудоемкость, особенно низкая отдача капитала, большое количество компаний – субподрядчиков. Специфика государственного контракта (оплата при получении; преобладание дебиторской задолженности над кредиторской задолженностью; ориентация на результаты, а не на эффективность) заставляет компании быть очень осторожными в повышении эффективности. Работая на будущее, верфи все же должны учитывать возможности гражданского судостроения и быть подготовленными к высокой конкуренции с признанными лидерами мирового рынка. Кроме того, конкуренция между компаниями в сфере государственных оборонных заказов становится все более серьезной. В этих условиях повышение привлекательности для клиентов во всех сферах, начиная от затрат и логистики, заканчивая кадровой политикой и рациональностью управленческих решений, становится условием стабильного развития и выживания.

Потенциал развития отрасли во многом зависит от индивидуального развития субъектов, которые его составляют. В этом контексте сравниваются ключевые финансовые показатели российских организаций с конкурентами, для лучшего понимания перспективы развития крупнейших судостроительных компаний России. Должны быть выявлены сильные и слабые стороны развития предприятий, а также перспективные направления развития отечественного сегмента. Для этого предлагается использовать метод сравнительного анализа финансовых показателей, который позволит наиболее точно сравнить компании на основе общедоступной информации. Следующие компании были отобраны для сравнительного анализа, используя возможности ЕМИС и Yahoo Fin ANCE интернет – ресурсов. При выборе компании были применены следующие критерии:

1. Производство кораблей, как гражданских, так и военных.
2. Наличие первичной учетной информации.
3. Основным индикатором выбора является превышение доходности аналогичного показателя одного из лидеров российского судостроения с поправкой на паритет покупательной способности (в качестве эталонной компании было выбрано АО «Адмиралтейские верфи»). Выбрано 6 компаний:
 1. АО «Адмиралтейские верфи» (АВ) – крупнейшая судостроительная компания Санкт Петербурга, вторая по величине выручки в России.
 2. Daewoo Shipbuilding & Naval Engineering (далее – Daewoo) – производство танкеров, военных судов, газозовов.
 3. Samsung Heavy Industries (далее – Samsung) – производство крупнотоннажных грузовых судов.
 4. Fincantieri Group (' Fincantieri') – крупнейшая судостроительная компания Италии, выпускающая круизные лайнеры, военные корабли, мегаяхты.
 5. Ассоциация производственных компаний Северная машиностроительная компания («Севмаш») – крупнейший судостроительный комплекс в России, выпускающий атомные подводные лодки, военные и гражданские суда.
 6. Yangzijiang Shipbuilding Ltd – немецкий производитель танкеров.

Выбор компаний-партнеров отражает тот факт, что азиатские страны занимают доминирующее положение на рынке судостроения. Для сравнения отчетности выбранных компаний был использован метод Бениша (M-score анализ). Методология Высшей школы экономики использовалась для анализа отчетности российских компаний. Согласно предложенной методологии, «связи со спецификой раскрытия данных в российской финансовой отчетности, в частности практически повсеместным отсутствием информации о начисленной амортизации, индекс M-score модифицируется путем исключения из его расчета двух факторов: индекса амортизации (DEPI) и показателя, характеризующего начисления к активам (ТАТА)» Это допущение также основано на специфике российского законодательства, согласно которому российские компании не могут пересмотреть метод амортизации и срок полезного использования основных средств, если не проведена модернизация или реконструкция. В свою очередь, Бениш указал на тот факт, что происходит манипулирование нормой амортизации при изменении ме-

года амортизации и пересмотре срока полезного использования активов. В связи с удалением двух показателей, а также исходя из российской специфики, пороги для индексов были скорректированы [11]. Различия между российскими и зарубежными данными приведены в табл. 2.

Таблица 2

Предельные значения финансовых показателей Российские и американские компании в моде, будь то Behnisch или ROXAS

Пороговое значение	Показатель						
	DSRI	ГМИ	АКИ	SGI	SGAIA	LVGI	М- оценка
По данным российских компаний	1408	+1260	1186	1280	1025	1119	-2424
По данным американских компаний	1031	+1014	1039	1134	1:00	1:00	-2,22

Контроль возможных манипуляций с отчетностью в компаниях-партнерах приведен в табл. 3.

Таблица 3

Определение возможности манипулирования отчетностью компаний-партнеров по методу Бениша за 2015–2016 годы

Компания	Год	Показатель								
		DSRI	GMI	AQI	SGI	SGAI	LVGI	DEPI	TATA	M-score
Российские предприятия										
«Адмиралтейские верфи»	2017	0,733	1,22	0,85	1,25	1,401	0,792	-	-	-2,88
	2018	1,036	0,62	1,31	0,99	0,688	0,955	-	-	-2,26
АО «Севмаш»	2017	1,217	0,766	0,76	1,21	0	1,429	-	-	-2,39
	2018	0,802	4,31	0,91	1,19	0,84	0,97	-	-	-0,86
Граничные значения для российских компаний		1,4	1,26	1,19	1,28	1,025	1,119	-	-	-2,42
Зарубежные предприятия										
Daewoo	2017	0,88	0,06	1,46	1	0,7	1,15	0,96	-0,15	-2,87
	2018	1,11	2,07	0,99	1,02	0,85	0,99	1,02	-0,07	-2,28
Samsung	2017	0,98	-0,6	1,26	0,75	1	1,12	1,01	-0,11	-3,61
	2018	1,11	-2,2	0,52	1,07	0,88	0,84	0,91	0,08	
Fincantieri	2017	1,37	0,06	0,95	0,95	1,08	1,09	1,04	0,05	-1,52
	2018	0,78	0,8	1,17	1,06	0,93	0,99	0,88	-0,1	-2,77
Yangzijiang Shipbuilding Ltd	2017	1,35	1,16	1	1,04	0,78	0,95	1,19	-0,02	-1,67
	2018	0,95	0,97	1,06	0,94	1,05	0,96	1,14	-0,06	-2,46
Предельные значения для иностранных компаний		1031	1,1	1,04	1,13	1,00	1,00	1,00	0,08	-2,22

Анализ показал довольно низкий M-score для Севмаша АО. Ситуацию можно объяснить длительным производственным циклом и более конфиденциальной информацией по сравнению с другими предприятиями. Основываясь на общих расчетах, можно говорить о низкой вероятности манипулирования отчетностью среди компаний, изученных в период 2017–2018 гг., что позволяет получить данные, которые в большей степени отражают реальную ситуацию, и, следовательно, позволяют анализировать и делать объективные выводы.

В исследовании система оценки компании основана на модифицированной сбалансированной системе показателей (BSC) или ССП. Ключевые показатели эффективности (KPI – Key Performance Indicators) были выбраны для анализа в соответствующей перспективе. Основной акцент сосредоточен на

анализе показателей динамики, что исключает возможность искажения, которая свойственна абсолютным показателям. Выбранные показатели сгруппированы по направлениям, которые характеризуют финансовое положение, перспективы роста и показатели деятельности компании (табл. 4).

Таблица 4

Ключевые показатели эффективности для анализа

Направление	Показатели
Перспективы финансовой устойчивости	финансовый леверидж оборачиваемость дебиторской задолженности в днях оборачиваемость кредиторской задолженности, в днях коэффициент текущей ликвидности коэффициент автономии
Перспективы роста	темпы роста выручки темп роста себестоимости темпы роста собственного капитала доля дебиторской задолженности в балансе доля обязательств в балансе рентабельность активов доля себестоимости в выручке
Показатели эффективности	ROA ROE

Сравнение отдельных компаний в соответствии с KPI, описанными выше, приведено в табл. 5.

Таблица 5

Сравнительные финансовые показатели судостроительных предприятий за 2016 год

Показатель	Адмиралтейские верфи	Севмаш	Daewoo	Samsung	Fincantieri	Yangzijiang Shipbuilding
Показатели финансовой устойчивости						
Оборачиваемость дебиторской задолженности, в днях	331,6	618,8	151,77	180,33	259,88	151,63
Оборачиваемость кредиторской задолженности, в днях	98	210	28,77	47,92	99,75	53,6
Коэффициент текущей ликвидности	2,89	1,64	0,63	1,1	1,03	2,17
Коэффициент автономии	0,35	0,09	0,07	0,36	0,1	0,6
Показатели роста						
Темп роста продаж	0,99	1,19	0,83	1,07	1,06	1,27
Темп роста себестоимости	1,13	1,28	0,79	0,93	0,99	1,38
Темп роста собственного капитала	1,23	1,32	1,12	1,49	0,89	1,14
Доля дебиторской задолженности в валюте баланса	0,45	0,3	0,34	0,32	0,5	0,2
Доля кредиторской задолженности в валюте баланса	0,11	0,17	0,04	0,08	0,21	0,07
Доходы к совокупным активам	0,5	0,17	0,85	0,6	0,77	0,44
Доля себестоимости в выручке	0,64	0,98	1,05	0,95	0,75	0,83
Показатели эффективности						
ROA	0,05	0,01	-0,161	-0,007	0,004	0,069
ROE	0,16	0,13	-2,662	-0,019	0,023	0,113

Анализ показал, что по итогам 2018 года партнерская компания Daewoo занимает лучшее финансовое положение среди других компании. В этом случае, бенчмаркинг в меньшей степени основывается на отчетности организации. Компании, приоритетным направлением деятельности которых является военное судостроение, имеют схожие результаты по группам финансовых показателей. Исходя из полученных результатов, можно сделать вывод, что некоторые показатели финансовой устойчивости российских компаний превышают зарубежные. В частности, существует значительная разница в периоде обращения дебиторской задолженности. Эта ситуация может быть объяснена различной системой финансирования строительства с точки зрения предварительной поддержки и сроков реализации проекта. Показатель текущей ликвидности в российском сегменте высокий, что может говорить о неэффективности расходования средств или о попытках защититься от большой волатильности национальной экономики, которая ниже у ведущих судостроительных регионов. По темпам роста отечественные организации сопоставимы с партнерами. Однако, в контексте приведенной статистики по доле рынка, сопоставимые темпы российского сегмента не позволят ему усилить свое влияние на зарубежные рынки в краткосрочной перспективе. Кроме того, увеличение стоимости без модернизации или расширения существующих производственных мощностей свидетельствует о снижении привлекательности российских верфей с точки зрения ценовой конкуренции, несмотря на благоприятную позицию из-за слабого экспортно-ориентированного рубля. Снижение заказов от иностранных клиентов также зависит от санкций против Российской Федерации.

Преимуществом российских компаний перед иностранными можно рассматривать более высокие показатели рентабельности. Однако низкие или отрицательные показатели рентабельности активов и рентабельности капитала компаний-партнеров могут означать временные трудности и поддержание целесообразности производства. В то же время российские организации в текущей ситуации ограниченных заказов, производственных мощностей и высоких начальных затрат будут не в состоянии продолжать работу на пороге рентабельности в будущем и использовать это направление, чтобы увеличить свои конкурентные преимущества. Согласно эталонным показателям сравнения, российские судостроительные компании показывают относительно хорошие финансовые результаты по сравнению с лидерами отрасли. Однако, учитывая реальную конкуренцию, только одного сходства в динамике по разным критериям недостаточно. Финансовый бенчмаркинг выявил несколько систематически значимых проблем в работе судостроительной отрасли, структурной логистики и в отношениях с контрагентами российских компаний, которые не позволяют им занимать большую долю рынка. Такие ограничения на развитие российского судостроения включают в себя: низкую загрузку мощностей в 30-40%, отсутствие инвестиций и проблемы с получением дополнительных источников финансирования, также значительный уровень износа основных фондов и низкую конкурентоспособность в строительстве.

Россия, со своей стороны, стремится поддержать развитие судостроительной отрасли с целью защиты от иностранных организаций и повышения конкурентоспособности отрасли. Для этого была принята Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы» от 31 марта 2017 года. №374. Ее основной задачей является увеличение объема производства гражданских судов и морской техники в отечественных судостроительных и ремонтных организациях в 5 раз по сравнению с 2013 годом (в текущих ценах), а также достижение уровня локализации судостроительной продукции до 70%. Общий бюджет федерального бюджета запланирован в размере 334 633,9 млн руб. Постановление Правительства Российской Федерации от 16 мая 2016 №425-8 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие оборонно-промышленного комплекса» и Указом Президента РФ от 20 июля 2017 №327 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года». Эта поддержка должна оказать положительное влияние на развитие промышленности. Во-первых, крупномасштабное перевооружение армии и флота, закрепленное в этих документах, направлено на модернизацию и развитие подводного флота. В результате российские верфи, задействованные в этой области, могут получить помощь в развитии. Во-вторых, в качестве приоритетного направления отнесено развитие северного морского пути. Потепление климата и расширение торговли с Северной Европой открывают новые возможности для освоения арктического побережья России. Именно поэтому их верфи в стране смогут в будущем получать больше заказов на строительство ледоколов и Арктические танкеры. Кроме того, возникает конкуренция за право владения этими водными артериями. Что поспособствует увеличению собственного флота. Наличие финансовых ресурсов позволит отрасли быстро развивать гражданское судостроение и снизить его зависимость от импорта за счет развития отечественных технологий двойного назначения. Эти меры могут стать основой процесса модернизации и повысить конкурентоспособность существующих компаний в гонке. Строительство новой верфи «Звезда» предполагает, что правительство понимает перспективу создания негабаритных судов. Диверсификация и специализация производства с акцентом на негосударственные закупки с учетом государственных программ может поспособствовать

обновлению и развитию российской судостроительной отрасли как одной из областей несырьевого экспорта. Правительство также рассматривает предложение об освобождении оборонных компаний от дивидендов, что позволит им увеличить инвестиционный капитал [10].

Таким образом, судостроение является одним из ключевых секторов машиностроения в Российской Федерации, в котором отечественные производители приобрели положительный опыт производства военной и гражданской продукции. Как производители, так и государство заинтересованы в сохранении и развитии отрасли, которая приобретает все большую конкурентоспособность, повышает обороноспособность страны и увеличивает долю производства в ВВП. В этом случае финансовый бенчмаркинг – это комплексный инструмент управления компанией, который позволяет выявлять прямых конкурентов, лидеров отрасли и применять их опыт для улучшения и развития собственного бизнеса. Использование сравнительного анализа является перспективным инструментом для повышения привлекательности инвестиций, планирования, контроля и позволяет компаниям привлекать дополнительные источники финансирования.

1. Александров В. Крыловым завещано [Электронный ресурс] // Российская Газета. Спецвыпуск №6992 (122). – URL: <https://rg.ru/2016/06/09/sudostroenie-odin-iz-glavnyh-placdarmov-podema-ekonomiki-rossii.html>.

2. Богуславская С.Б., Макарова В.А. [и др.] Актуальные вопросы оценки эффективности корпоративного риск менеджмента: Выбор ключевых показателей и минимизация последствий шорт-термизма: монография. – Санкт-Петербург: Изд-во Политехн. ун-та, 2016. Ч. 2. – 206 с.

3. Буянов С., Романенко А. Мировое судоходство и судостроение: состояние и перспективы [Электронный ресурс] // Морской флот №4 (2015). – URL: <http://morvesti.ru/analytics/detail.php?ID=58975>.

4. Зудинова К.Ю. Внешнеэкономические интересы России на мировом рынке гражданского судостроения: автореф. дис... канд. экон. наук: 08.00.14 [Электронный ресурс]. – Санкт-Петербург: С.-Петербург. гос. ун-т, 2018. – 22 с. – URL: <https://unecon.ru/sites/default/files/disszudinovaku.pdf#2>.

5. Князев Е.А., Евдокимова Я.Ш. Бенчмаркинг для вузов: учебно-методическое пособие. – Москва: Университетская книга, Логос, 2016. – 208 с.

6. Никифоров В.Г., Неслухов Д.С. Современные тенденции развития мировой судостроительной отрасли с позиции теории экономических циклов [Электронный ресурс] // Вестник Астраханского государственного технического университета. Сер.: Экономика. – 2017. – №. 3. – С. 101–111. – URL: <http://vestnik.astu.org/Pages/Show/374>.

7. Отчет о научно-исследовательской работе «Разработка предложений по направлениям развития морских побережий России, обеспечивающих сохранение, реабилитацию и устойчивое использование их ресурсов, и пилотная апробация этих предложений на примере Калининградской области» [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rshu.ru/coastproject/>.

8. Перани Дж., Сирилли С. Бенчмаркинг инновационной деятельности европейских стран. [Электронный ресурс]. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/benchmarking-innovatsionnoy-deyatelnosti-evropeyskih-stran>.

9. Рынок мирового судостроения, 2 кв. 2019 года. – URL: <http://sudostroenie.info/analitika/101.html>.

10. Солопов М., Дзядко Т., Сидоркова И., Канаев П. Санкционный режим: почему власти предложили освободить ВПК от дивидендов [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.rbc.ru/politics/15/10/2018/5bbf282f9a7947f6f7f5b514>.

11. Ферулева Н.В., Штефан М.А. Выявление факторов фальсификации финансовой отчетности в российских компаниях: анализ применимости моделей Бениша и Роксас [Электронный ресурс] // Russian Management Journal. – 2016. – Т. 14, №3. – С. 49–70. – URL: <http://hdl.handle.net/11701/5683>.

12. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2017 [Электронный ресурс]. – URL: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=>.

Научное издание

НАУКА, МЕНЯЮЩАЯ ЖИЗНЬ

Материалы национального научного форума
магистрантов, аспирантов и молодых учёных

29 мая 2020 года

Под общей редакцией
канд. пед. наук Г.В. Петрук, канд. соц. наук Е.Е. Абросимовой

Отпечатано с готового оригинал-макета

Подписано в печать 03.09.2020. Формат 70×100/8. Усл.-печ. л.
Тираж 500 экз. (I–50). Заказ 392

Издательство Владивостокского государственного университета
экономики и сервиса
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41
Отпечатано во множительном участке ВГУЭС
690014, Владивосток, ул. Гоголя, 41а