

## Методологические основы инвестиционной стратегии перевооружения и развития промышленных предприятий водного транспорта

**В.В.Троилин**

РГЭУ «РИНХ» г. Ростов-на-Дону

Российская Федерация – одна из ведущих морских держав. Благодаря своему географическому положению с выходом к трем океанам и одной из наиболее протяженных морских границ (около 40 000 км), она занимает особое место в глобальных и региональных международных отношениях, а кроме того, Россия внесла огромный вклад в изучение Мирового океана и в развитие морского судоходства.

Морской транспорт — очень важная составная часть транспортной системы. Он выполняет внутренние и внешнеторговые перевозки, на долю которых приходится более 60% грузов, являясь одновременно и экспортером услуг, перевозя грузы иностранных фрахтователей. По оценкам экспертов, доходы, полученные морским транспортом, могут быть сравнимы лишь с продажей за рубеж сырьевых энергоносителей. [1]

Основополагающими элементами материально-технической базы морского транспорта являются флот, порты и судоремонтно-судостроительные предприятия. По состоянию на 2011 г. количество судов морского транспортного флота составляет 1483 единицы общим дедвейтом 19,4 млн. т. средним возрастом 20 лет [2]. Исходя из динамики перевозок внешнеторговых грузов и дедвейта морского флота, можно сделать вывод, что налицо значительный разрыв между провозными возможностями флота российских судовладельцев и объемом перевозимых внешнеторговых грузов [3].

В результате распада СССР за границей остались крупнейшие судостроительные заводы, а непродуманная политика реформ привела, практически, к развалу отечественной судостроительной промышленности. Сейчас стоит задача ее возрождения.

Вместе с тем, эффективная инвестиционная стратегия перевооружения и развития промышленных предприятий водного транспорта требует использования методологии прогнозирования, ориентированной на поиск новых возможностей народнохозяйственного развития на основе активизации существующих и создания новых конкурентных преимуществ российской экономики. Исходя из общих закономерностей развития водного транспорта, представляется целесообразным применение поэтапного алгоритма разработки прогноза и сценариев, касающихся их инвестиционной политики на среднесрочную перспективу.

Мировой опыт успешных структурных изменений в экономике доказывает, что ключевой аспект преодоления депрессии – поддержка потенциально конкурентоспособных сфер национальной экономики, которые могут быть носителями экономического роста. Судостроительная и судоремонтная промышленность России обладает комплексом подобного рода конкурентных преимуществ, реализация которых пока блокируется серьезными структурными диспропорциями и неадекватностью проводимой политики. Это:

- высокий уровень образования населения;
- исторически сложившаяся производственная база;
- наличие развитого водного транспорта;
- богатые природные ресурсы, обеспечивающие большую часть внутренних потребностей в сырье и энергоносителях;
- огромная территория и емкий внутренний рынок;
- дешевизна трудовых ресурсов (в сочетании с достаточно высоким уровнем их квалификации);
- развитый научно-промышленный потенциал, наличие серьезных технологических заделов и разработок по ряду направлений современного и новейшего технологических укладов;

- наличие собственных научных школ и уникальных передовых технологий (практическое использование которых не в последнюю очередь сможет обеспечить развитие конкурентоспособных производств в масштабах мирового рынка);

- накопленный опыт экспорта продукции судостроения и судоремонта, а также опыт производственной кооперации со многими странами.

Задача прогноза на рассматриваемом этапе – детальное изучение имеющихся возможностей повышения инвестиционной активности на перспективных направлениях роста. Принципиальное значение при этом имеют, во-первых, выявление базисных введений нового технологического уклада, внедрение которых откроет перспективы его развития и формирования на этой основе передовых производственно-технологических систем. Во-вторых, учет реального состояния и потенциала более эффективного использования производительных сил, обоснование оптимальных форм организации новых и модернизации действующих производственно-технологических комплексов на основе распространения технологий современного и нового технологических укладов, освоения соответствующих им форм организации производства, сбыта продукции и финансирования инвестиций.

Техника прогнозирования на этой стадии включает хорошо известные методы технологического прогнозирования, модели диффузии технологий, методы экспертных оценок, межстрановые сопоставления по основным направлениям научно-технического прогресса.

Задача прогнозирования на данном этапе – максимально точное выявление ограничений, сдерживающих инвестиционную деятельность, а также своевременная диагностика угроз, их появления и превращения в тенденции разрушения научно-производственного потенциала. Среди подобных ограничений наиболее существенны для промышленных предприятий водного транспорта следующие:

*в технологической области* – технологическая многоукладность и связанные с ней диспропорции: высокий удельный вес устаревающих производств, снижающих эффективность всей экономической системы и затрудняющих ее быструю модернизацию; низкая конкурентоспособность и нарастающее технологическое отставание российской экономики от передовых стран; сырьевая внешнеторговая специализация России на мировом рынке, сопровождающаяся неэквивалентным внешнеэкономическим обменом с развитыми странами.

*В воспроизводстве основного капитала* – крайне низкая интенсивность обновления основных фондов (ввод которых существенно меньше выбытия). Преодоление этой тенденции требует четырехкратного повышения инвестиционной активности.

*В производственно-организационной области* – значительная доля нежизнеспособных, убыточных производств, конкурентоспособность которых была подорвана производственно-технологической дезинтеграцией в ходе массовой приватизационной компании, разрушившей хозяйственные связи и кооперацию производства, спровоцировавшей рост транзакционных издержек.

*В сфере образования и подготовки кадров* – ухудшение качества образования и возникновение разрыва между поколениями специалистов, чреватые разрушением научных школ и утратой опыта производственной деятельности.

*В институциональной области* – отсутствие институтов, обеспечивающих расширенное воспроизводство, трансформацию сбережений в инвестиции, эффективное размещение денежных ресурсов и финансирование экономического роста; концентрация капитала и денежных потоков в спекулятивных операциях, отток капитала из производственной сферы в сферу спекулятивных операций и за рубеж; демонетизация реального сектора и кризис платежей. Речь идет об устойчивой дезинтеграции экономики (об «автономном» существовании сверхприбыльного сектора финансовых спекуляций, нефтегазового сектора и низкодоходной и безденежной производственной сферы), полностью блокирующей инвестиционную активность.

*В макроэкономической области* – крайне неблагоприятная для производства и инвестиций структура экономических оценок, предопределяющая убыточность половины производственных инвестиций

*В микроэкономической области* – ставшие следствием той же приватизационной кампании отсутствие адекватных мотиваций в поведении менеджеров и ориентация предпринимательского поведения не на производство новых благ, а на перераспределение уже созданного национального богатства, что ведет к резкому падению эффективности и криминализации хозяйственной деятельности предприятий.

*Во внешнеэкономической сфере* – крайняя неэффективность структуры внешней торговли в которой доминируют экспорт сырья и импорт готовых изделий, и вытекающий отсюда неэквивалентный обмен; продолжающийся широкомасштабный вывоз капитала в форме перевода средств за рубеж; ввоз иностранной наличной валюты в целях тезаврации сбережений.

Что касается техники прогнозирования, то именно на этой его стадии возможно и уместно использование традиционных методов экстраполяции сложившихся тенденций (для выявления узких мест, ограничений и препятствий развитию инвестиционной стратегии). Кроме того, здесь целесообразно использование балансовых и эконометрических методов.

Исходя из результатов вышеописанных первых двух этапов прогнозирования, эта постановка должна осуществляться в четырех плоскостях – технологической, институциональной, организационной и макроэкономической. Предназначение этой стадии прогнозирования – выявление альтернатив социально-экономического развития страны, региона, отрасли и формирование основных направлений (сценариев) инвестиционной стратегии, подлежащих дальнейшей проработке на следующем, заключительном этапе. До последнего времени задачи инвестиционной стратегии связывались с формальным осуществлением реформ и выражались в показателях инвестируемых сумм и других инструментальных параметров. В этой связи не возникало альтернативности, прогноз строился на основе экстраполяции сложившихся тенденций, и носил инерционный характер. Нынешняя официальная постановка цели развития всех отраслей транспорта, в том числе, водного и его инфраструктуры, актуализирует проблему применительно ко всем областям экономической политики, что должно учитываться в методологии макропрогнозирования.

В технологической области возникает, прежде всего, задача обеспечения реального развития выявленных потенциально конкурентоспособных производственно-технологических систем современного и новейшего (шестого) технологических укладов вместе с модернизацией смежных производств. Для этого должны быть, прежде всего, решены проблемы формирования на основе уже имеющегося научно-промышленного потенциала конкурентоспособных (в том числе на мировом уровне) предприятий, стимулирования быстрого распространения современных технологий, защиты внутреннего рынка и поощрения экспорта перспективной отечественной продукции. Параллельно надлежит создать условия для опережающего становления новейшего технологического уклада, включающие господдержку соответствующих фундаментальных и прикладных исследований, развертывание инфраструктуры предприятий, подготовки кадров необходимой квалификации, а также необходимой информационной инфраструктуры и системы защиты интеллектуальной собственности. При этом следует учитывать наличную ограниченность финансового, информационного и кадрового потенциалов.

В институциональной области стоит задача формирования хозяйственного механизма, который обеспечил бы перераспределение ресурсов из устаревших и бесперспективных производств в производственно-технологические системы современного и нового технологических укладов, концентрацию ресурсов в точках их роста (например, Ростовский транспортный узел), модернизацию экономики, повышение

ее эффективности и конкурентоспособности на основе распространения новых технологий. Решению этой задачи должны быть подчинены меры по реструктуризации предприятий, а также регулирование внешней торговли, финансовая, налоговая и кредитная политика. Институциональная структура инвестиций в экономику сочетает общие механизмы регулирования рынка и специфические инструменты, различающиеся в зависимости от особенностей и фаз развития национальных экономических систем.

В области совершенствования организационно-производственной структуры экономики важно отработать и простимулировать такие формы интеграции финансовых, производственных, торговых, научно-исследовательских и образовательных организаций, которые способны устойчиво развиваться в условиях жесткой международной конкуренции, обеспечивать непрерывное повышение эффективности производства на основе своевременного освоения новых технологий. Оптимизация и даже просто рационализация форм организационно-производственных структур должны осуществляться в итерационном взаимодействии органов государственного регулирования, научного сообщества и деловых кругов с учетом уже сложившегося распределения прав собственности на производственные и интеллектуальные активы, сформировавшихся кооперационных связей, отношений конкуренции и партнерства.

Макроэкономическая политика призвана обеспечивать благоприятные условия для решения перечисленных выше задач, гарантируя, прежде всего, выгодность производственной деятельности, а также нормальный инвестиционный и инновационный климат. Эта политика обязана содействовать повышению конкурентоспособности отечественных товаропроизводителей, преодолению дезинтеграции экономики, нормализации денежного обращения и оборота капитала в производственной сфере, а также достижению и поддержанию благоприятных для роста производства ценовых пропорций и других параметров хозяйственного механизма.

Рассматриваемая постановка задач прогнозирования инвестиционной стратегии – ключевой этап разработки макропрогноза. Он не может не включать в себя массива сценарных расчетов различных сочетаний задач в разных областях. В совокупности эти сочетания образуют многомерное множество альтернатив действующей инвестиционной стратегии, каждая из которых характеризуется своим комплексом мер и сценарием развития промышленной составляющей предприятий водного транспорта. С учетом обратного влияния тех или иных мер инвестиционной стратегии на сценарий социально-экономического развития целесообразно задействование итеративной процедуры постановки задач и выбора мер. По результатам этого итерационного процесса и должен окончательно определяться оптимальный базовый сценарий. В плане техники прогнозирования на анализируемой стадии разработки инвестиционной стратегии могут применяться, прежде всего, методы системного анализа и системной динамики.

В силу ограниченности объема настоящего исследования характеристика этой стадии прогнозирования ограничивается описанием разработки соответствующих мер только в двух системообразующих направлениях – структурном и денежном (при их правильном наполнении появляется возможность обеспечить реализацию необходимых мер инвестиционной стратегии во всех других направлениях: промышленном, внешнеторговом, бюджетном и прочих, причем как в отраслевом, так и в функциональном разрезе).

После многолетней рецессии и обвала, вызванного мировым финансовым кризисом 2008-09 гг. в российской экономике сложились предпосылки для инвестиционного и общеэкономического подъема. Некоторые сектора сегодня демонстрируют признаки настоящего инвестиционного бума: темпы роста инвестиций значительно опережают динамику хозяйственного оживления. Однако эти данные не должны вводить в заблуждение. Во-первых, рост инвестиций идет от беспрецедентно низкой «базы». Во-вторых, инвестиционное оживление пока крайне неустойчиво и во многом базируется на благоприятной конъюнктуре мировых рынков энергоносителей. В-третьих, усиление

конкурентного давления зарубежных производителей по мере укрепления рубля способно подорвать финансовую базу дальнейшего инвестиционного подъема.

Высокий уровень износа производственного капитала, сдерживающий посткризисный подъем, закономерно вызвал переструктурирование инвестиционных ресурсов в пользу модернизации и реконструкции устаревших мощностей.

Одновременно активизировались процессы замещения продукцией отечественных машиностроительных производств ранее импортировавшегося оборудования. При этом вырос спрос на продукцию судостроительной промышленности, отдельные виды продукции станкостроительной промышленности (обрабатывающие центры, токарные металлорежущие станки); оборудование, используемое в металлургии (литейном производстве) и др. Растет также спрос на агрегаты и комплектующие зарубежного происхождения, необходимые для капитального ремонта и модернизации задействованной в производстве импортной техники. Примечательной чертой инвестиционной политики последних лет является быстрое увеличение расходов предприятий, связанных с капитальным ремонтом устаревшей и физически изношенной техники.

Еще одна заметная особенность предпочтений инвесторов последнего времени – рост масштабов инвестирования в бывшие в употреблении машины и оборудование.

Как следует из выявленных выше особенностей действия закономерностей народнохозяйственной динамики в фазе депрессии, в сложившейся в России ситуации меры инвестиционной стратегии призваны обеспечить коренную структурную перестройку экономики, в том числе, инфраструктуры водного транспорта и его промышленных предприятий. Эта перестройка должна начинаться прогнозом инвестиционной стратегии, выбором приоритетов.

С научно-технической точки зрения последние, понятно, должны соответствовать перспективам формирования современного технологического уклада и своевременного создания заделов становления уклада следующего. С экономической точки зрения господдержка приоритетных направлений развития промышленности водного транспорта обязана отвечать важнейшим требованиям современной экономической науки.

В общем, содержательные цели и приоритеты инвестиционной стратегии необходимо задавать в четком сопряжении, как со сравнительными преимуществами российской экономики, так и с объективными направлениями глобального технико-экономического развития, базирующегося ныне на распространении современного и формировании новейших технологических укладов. А реализовывать – с использованием разнообразных инструментов экономической политики: бюджетного финансирования целевых инвестиционных и инновационных программ, госзакупок передовой техники для производственного потребления в рамках госсектора или с передачей ее на коммерческой основе в лизинг, льготных кредитов, госгарантий, субсидий на проведение НИОКР и т.д.

В этой связи, исходя из реальной оценки потенциала страны в рамках перспективных направлений развития ныне доминирующего и будущего технологических укладов, можно выделить следующие приоритеты инвестиционной стратегии развития и производства промышленных предприятий водного транспорта, реализация которых обеспечит успешное средне- и долгосрочное развитие отрасли:

- Конверсия наукоемкой военной промышленности.
- Обновление парка морских и речных судов на основе организации массового выпуска отечественных судов новых поколений.
- Развитие космических технологий.
- Производство современных средств гибкой автоматизации, программного обеспечения, электронно-вычислительной техники, в т.ч. программ по подготовке судоремонтно-судостроительных производств – раскрой металла, контроля качества, сертификации по ISO, безразборной диагностики дизелей, COLS, проектирования судов, баз данных расходных материалов и комплектующих, поставщиков. Так, применение этих

программ позволяет сэкономить 10-12% стоимости комплектующих и металлопроката на строящемся судне. Экспертно-информационных систем надежности и безопасности судов.

- Прогресс новых микроэлектронных технологий, позволяющих резко поднять конкурентоспособность и эффективность отечественного судостроения.

- Конверсия (от лат. *conversio* – изменение, превращение) судов в которой наиболее известной в отечественной процедуре является обновление (реновация) корпусов судов. Обновление предполагает получение от классификационного общества соответствующего сертификата. После получения такого сертификата судовладелец имеет определенные преимущества, в т.ч. судно рассматривается как пятилетнее (уровень 1 SS), 10 летнее (уровень 2 SS) в зависимости от объема восстановительных работ. Как показывает практика, объемы восстановительного ремонта по требованиям обновления обычно на 5-20% превышают объем соответствующих работ на подтверждение класса. Наиболее полно проблему обновления решает крупная конверсия (в т.ч. машин и механизмов), размерная модернизации судна с предъявлением его по всем частям как «нового».

После конверсионных работ судовладелец получает практически новое судно с полным комплектом документов, а срок службы начинается от даты модернизации. Как правило, подобная конверсия позволяет изменить при необходимости и назначение судна, что требует затрат, составляющих нередко 20-30% от стоимости нового.

Исходя из задач повышения инвестиционной активности и подъема производства, технология денежного предложения призвана обеспечить необходимый уровень предложения кредитных ресурсов по доступным для производственной (судоремонтной, судостроительной) сферы процентным ставкам с учетом мирового опыта (ставка LIBOR 3-4%).

Для преодоления депрессии и перехода к росту необходимо задействовать технологию денежного предложения, основанную на целевом прогнозировании ориентиров процентных ставок и обеспечении соответствующего им уровня предложения денег. При этом устанавливаемые ориентиры процентных ставок не должны превышать уровень доходности производственной сферы, открывая возможности привлечения кредитов производственными предприятиями.

Технология денежного предложения, основанная на целевом регулировании процентных ставок, выдвигает серьезные требования к качеству макроэкономического прогнозирования. Должны, в частности учитываться сложившиеся реальные народнохозяйственные диспропорции, проявляющиеся в разном уровне рентабельности в различных отраслях. Так, в судостроении низкая рентабельность связана, прежде всего, с длительным производственным циклом. Кроме того, прогнозные расчеты должны предусматривать возможность льготного кредитования проектов освоения новых технологий и инновационных проектов, стимулирование которых является необходимым элементом инвестиционной стратегии.

По нашему мнению, предлагаемый сценарий условно можно разделить на четыре тесно взаимосвязанных этапа, позволяющих определить методологические основы инвестиционной стратегии перевооружения и развития промышленных предприятий водного транспорта:

1. Анализ имеющихся возможностей преодоления депрессии на основе внедрения новых технологий, улучшения организации производства и повышения эффективности имеющихся ресурсов.

2. Анализ имеющихся ограничений и угроз социально-экономическому развитию страны (региона).

3. Постановка задач инвестиционной стратегии для реализации скрытых возможностей и устранения выявленных ограничений развития промышленных предприятий водного транспорта.

4. Разработка конкретных мер, необходимых для решения поставленных задач инвестиционной стратегии.

**Литература:**

1. Федеральная целевая программа «Российские верфи»: Постановление Правительства РФ № 963 от 26 сентября 1995 г.//СЗ РФ №41. Ст.3900
2. [www.morinfocenter.ru/sostav](http://www.morinfocenter.ru/sostav). Состав морского транспортного флота. Средний возраст судов мирового и российского флота.
3. [www.morinfocenter.ru/perevalka.asp/](http://www.morinfocenter.ru/perevalka.asp/) Объем перевалки грузов в портах России.