

ОПУБЛИКОВАТЬ СТАТЬЮ

в изданиях НИЦ "Социосфера"



[ПОДРОБНЕЕ](#)

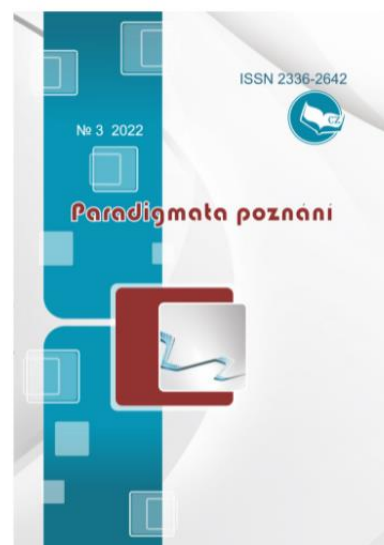
СОЦИОСФЕРА

- *Российский научный журнал*
- *ISSN 2078-7081*
- *РИНЦ*
- *Публикуются статьи по социально-гуманитарным наукам*

PARADIGMATA POZNÁNÍ

- *Чешский научный журнал*
- *ISSN 2336-2642*
- *Публикуются статьи по социально-гуманитарным, техническим и естественно-научным дисциплинам*

[ПОДРОБНЕЕ](#)



СБОРНИКИ КОНФЕРЕНЦИЙ

- *Широкий спектр тем международных конференций*
- *Издание сборника в Праге*
- *Публикуются материалы по информатике, истории, культурологии, медицине, педагогике, политологии, праву, психологии, религиоведению, социологии, технике, филологии, философии, экологии, экономике*



[ПОДРОБНЕЕ](#)

- Пациентное основано на приспособлении предприятия к узким сегментам рынков посредством специализированного выпуска улучшенной или абсолютно новой продукции, имеющей уникальные характеристики.
- Эксплерентное подразумевает выход предприятия на рынок с абсолютно новым инновационным продуктом, захват части рынка.
- Коммутантное основано на приспособлении к уровню спроса данного рынка, заполнении ниш, которые не заняты «виолентами» и «пациентами».

Известный экономист Б. Твисс рассматривает в качестве основных следующие разновидности инновационной стратегии: наступательную, защитную, лицензионную, промежуточную, разбойничью, стратегию создания нового рынка [3].

На основе уже существующих классификаций были разработаны авторские виды инновационных стратегий, в составе которой были выделены четыре типа инновационной стратегии: агрессивно–нападательная, боевая, оборонительная и лицензионная.

Стоит заметить, что достаточно часто в разных источниках всевозможные виды инновационных стратегий могут иметь одинаковые названия, или похожие виды инновационных стратегий различаются лишь названиями, это затрудняет их классифицирование. Упомянутые обстоятельства говорят о необходимости системной проработки существующих подходов и создания цельного комплексного классификатора инновационных стратегий промышленных предприятий.

Библиографический список

1. Анискин Ю. А. Инновационное развитие на основе организационного потенциала компании // Проблемы теории и практики управления. – 2016. – № 7. – С. 73-83.
2. Мухамедьяров А. М. Инновационный менеджмент. – М.: Инфра-М, 2008. – 176 с.
3. Твисс Б. Управление нововведениями / Б. Твисс. – М.: Экономика, 2009. – 272 с.

ПЕРСПЕКТИВЫ МИРОВОГО РЫНКА СУДОСТРОЕНИЯ

К. И. Сергеева
А. С. Костина
С. Д. Плотницын

*Старший преподаватель,
 студенты,
 Северный (Арктический) федеральный
 университет имени М. В. Ломоносова,
 г. Архангельск, Россия*

Summary. The shipbuilding industry of the Russian Federation is the world's largest machine-building industry with high scientific and technical potential. Quite a significant part of the state's exports are serviced by sea and river transport. The domestic shipbuilding industry is competitive on the world market, and ensures the national security of the Russian Fed-

eration. The level of growth and development of shipbuilding is integrated with a large number of related industries, supports the national economy and scientific potential [2].

Keywords: shipbuilding; world market; industry; industry; marine transport; scientific potential.

Отечественный судостроительный комплекс находится под полным государственным управлением. Ветви судостроения имеют значительную прерогативу над другими отраслями машиностроения. Значимость этих ветвей в современной экономике РФ состоит в наукоемкости (использовании большого научного потенциала и инноваций), а также в высокой производительности.

Чтобы добиться высоких результатов и хорошей прибыли в отрасли, кораблестроение, которое включает в себя производство судов, лодок, яхт, проходит длительный цикл разработки, и сопровождается высоким уровнем капиталоемкости (вложения инвестиций и сопутствующих затрат).

По своему назначению, судостроение – это одно из ответвлений в тяжелой промышленности, наделенное значительными полномочиями не только для формирования политики государства во ВЭД, но и являющееся подотраслью военно-промышленного комплекса, периодически проходящего модернизацию и нуждающееся в регулярном техническом обслуживании.

В настоящее время на мировом рынке кораблестроения произошел кризис перепроизводства. Связан он с политическими реалиями, экономическим кризисом после коронавирусной пандемии, возросшего количества заказов на постройку грузовых судов, а также перераспределения мирового рынка.

Связано это с тем, что факторы, повлиявшие на судостроительную отрасль, не отвечают реальным потребностям морского торгового флота. Согласно проведенным исследованиям и собранным данным статистики консалтинговых исследований компанией Clarkson Reserch, в настоящее время произошел значительный обвал международного рынка судостроения.

Представленные данные Clarkson Reserch сопоставлялись с показателями 2014 г. по сравнительному (аналоговому) методу. В качестве примера статистического сравнения посмотрим на основных игроков международного рынка судостроения, представленных в таблице 1.

Таблица 1

Крупнейшие судостроительные страны мира

| № п/п | Страна – производитель судов | Средний регистровый тоннаж (GT), тыс. тонн в год | Доля на рынке, % |
|-------|------------------------------|--|------------------|
| 1 | Южная Корея | 23 943 | 35,8 |
| 2 | Китай | 23 774 | 35,6 |
| 3 | Япония | 13 126 | 19,7 |
| 4 | Филиппины | 1 652 | 2,5 |

| | | | |
|----|--------------|---------------|------------|
| 5 | Румыния | 614 | 0,9 |
| 6 | Тайвань | 581 | 0,9 |
| 7 | Вьетнам | 452 | 0,7 |
| 8 | Германия | 428 | 0,6 |
| 9 | Италия | 370 | 0,6 |
| 10 | Бразилия | 316 | 0,5 |
| 11 | США | 311 | 0,5 |
| 12 | Нидерланды | 138 | 0,2 |
| 13 | Франция | 135 | 0,2 |
| 14 | Финляндия | 132 | 0,2 |
| 15 | Норвегия | 123 | 0,2 |
| 16 | Турция | 114 | 0,2 |
| 17 | Хорватия | 91 | 0,1 |
| 18 | Индонезия | 86 | 0,1 |
| 19 | Индия | 55 | 0,1 |
| 20 | Россия | 52 | 0,1 |
| | Прочие | 298 | 0,4 |
| | Всего | 66 791 | 100 |

По представленному примеру видно, что ключевыми игроками промышленного рынка по выпуску судов среди мировых государств считаются страны АТР (Азиатско-Тихоокеанского региона). Здесь стоит указать, что к 2019 г. рост доли общего заказа судов и производства именно Южной Кореи сделал ее лидером среди других стран в мировой отрасли судостроения.

Прежде всего такой востребованности послужил выпуск кораблей класса VLEC. Уверенное второе место отведено Китаю, а с незначительным отрывом от него находится Япония.

В динамичном оценивании судостроительной промышленности стоит опереться также на последние данные информационного агентства INFOLine. Согласно представленным данным, с 2014 г. в отрасли произошел спад производства и значительно сократился объем выпускаемых судов. При этом, падение гражданского сегмента по снижению производственных объемов особенно сильно сократился в выпуске гражданских судов. Динамика объема производства гражданских и военных кораблей, с тоннажем более 50 т/ед., в период 2011–2019 гг. представлена на рисунке 1 [3].

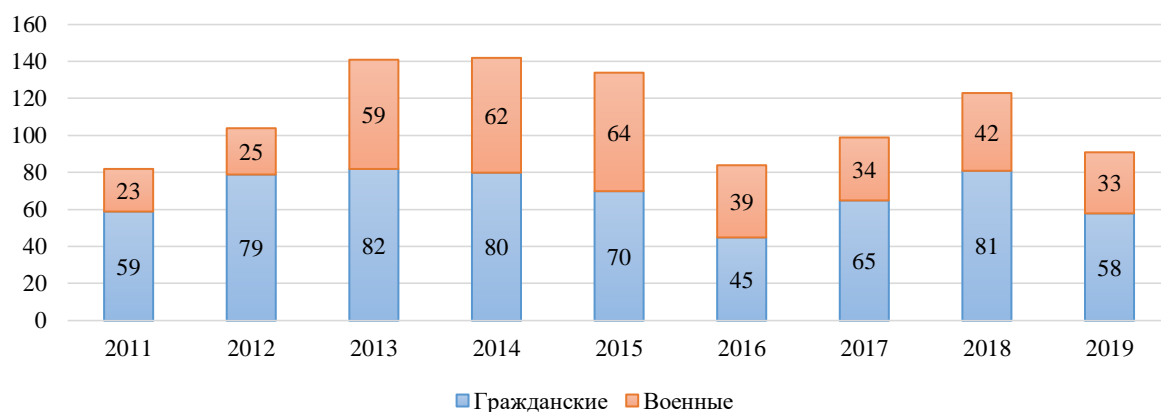


Рис. 1. Динамика количества построенных гражданских судов и военных кораблей, тоннажем более 50 т/ед., в период 2011–2019 гг.

Судя по представленному изображению, аналитики INFOLine, указали, что в 2019 г. общий объем выпущенных судов более 50 т/ед. для российских верфей, значительно сократился, и составил более 90 единиц, в сравнении с 2018 г., когда данный показатель был равен 123 единицам.

Таким образом, сдача крупных и средних судов в 2019 г. была снижена не только в гражданском сегменте, но и в военном кораблестроении.

Информационное агентство INFOLine приводит также другие цифры. К примеру, в РФ в 2019 г. было выпущено более 70 небольших кораблей и катеров с тоннажем менее 50 т/ед., а в предыдущем 2018 г. – 110 мелких судов, включая катера.

Таким образом, количество построенных гражданских судов и кораблей в 50 тонн за 2019 г., по общему тоннажу было на 2% выше уровня 2018 г., что значительно отразилось на увеличении средних размеров строящихся судов гражданского назначения. Отражение общей структуры количества построенных военных кораблей и гражданских судов, с тоннажем более 50 т/ед., в период 2011–2019 гг., по % составляющей, представлено на рисунке 2 [3].

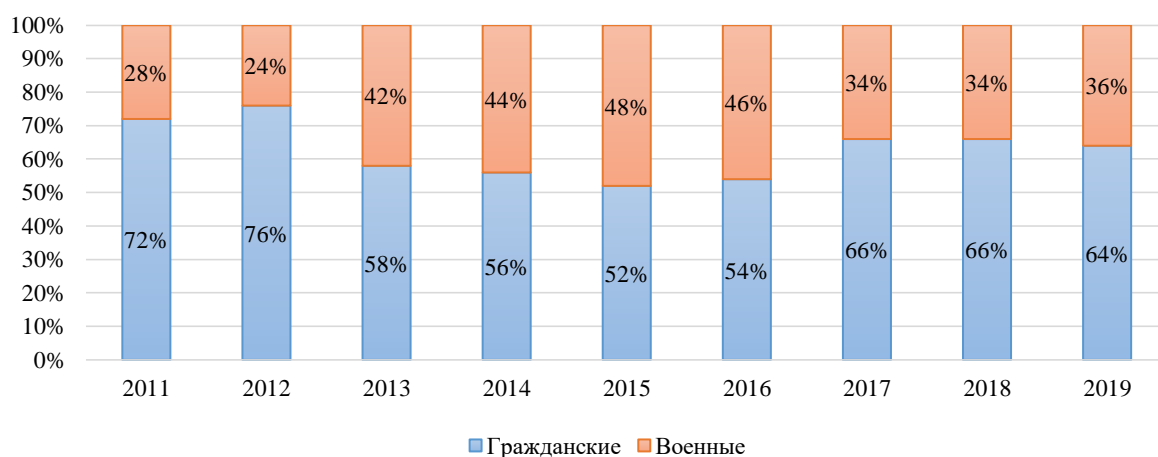


Рис. 2. Общая структура количества построенных военных и гражданских кораблей, тоннажем более 50 т/ед., в период 2011–2019 гг., по % составляющей

В последние годы на мировом рынке прослеживается исчезновение судостроения в таких странах, как Швеция, Великобритания, Дания, Финляндия, Франция и Германия, ранее концентрировавших свое внимание на военном и пассажирском сегментах. В тройку международных лидеров судостроительной промышленности вошли Италия, Португалия и Испания, что подтверждает количество заказов, сделанных для компаний от потребителей.

К перспективам развития судостроения на международной арене стоит отнести следующие направления:

- четкое разделение между ответвлениями судостроения – гражданским и военным. Каждая из изучаемых групп имеет собственные требования к производству и дальнейшей эксплуатации, что проявляется в различии и нюансах производства. Это касается также технических особенностей и качества – у военных оно на порядок выше, чем у гражданских судов;
- привлечение инвестиций в отрасль. Оно поможет развить конкурентные направления и повысить количество инноваций и внедрить их в отрасль, что значительно расширит производство кораблей;
- повышение квалификации персонала. Данный подход станет полезным для логистики, управления жизненным циклом продукции, а также сформирует зонтичную экспортную организацию, создав систему сервисного обслуживания выпущенных судов;
- достижение производительности и эффективности производства. Здесь требуется поиск рыночного снижения затрат на промышленность, без потери качества конечного продукта, выбор материалов, усовершенствование производственных циклов и систем интеграции.

В соответствии с вышесказанным, можно сделать вывод, что в современном мире сформировался огромный потенциал, способствующий развитию судостроения. Обусловлено это целым рядом факторов:

- исторический опыт массового производства судов (особенно в 70–х гг. XX в.);
- пониженная загрузка производственных мощностей;
- необходимость в улучшении технологий судостроения;
- занятые конкурентами ниши мирового рынка по производству судов.

Таким образом, при правильной организации судостроительной отрасли можно сделать значительный рывок в судостроении. Морской и речной флот Российской Федерации – это часть международной транспортной системы, поэтому общие тенденции судостроительной отрасли во многом определяют развитие и национальной экономики.

Для занятия достойного места на мировом рынке РФ должна закрепить за собой приоритетное право освоения морского шельфа, усовершенствовать ВЭД, убрав нормативные пробелы в законодательстве, идти в ногу с экономическими преобразованиями, происходящими во всех государ-

ствах, охранять экономическую зону конкурентными научными (инновационными) способами и сотрудничать со странами, занятыми судостроением.

Библиографический список

1. Рынок мирового судостроения в 2016 году. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <https://sudostroenie.info/novosti/26280.html> (Дата обращения: 05.10.22). – Загл. с экрана.
2. Росстат [Электронный ресурс]: [офиц. сайт] / Федеральная служба государственной статистики. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/>, свободный (дата обращения: 04.10.2022). – Загл. с экрана.
3. INFOLine Судовая промышленность России [Электронный ресурс]: [офиц. сайт] / Информационное агентство «INFOLine». – Режим доступа: <https://infoline.spb.ru/news/?news=172148> (Дата обращения: 06.10.22). – Загл. с экрана.
4. Сергеева, К. И. Анализ рынка мирового судостроения / К. И. Сергеева // Актуальные вопросы инновационного развития Арктического региона РФ: Сборник материалов II Всероссийской научно-практической конференции, Северодвинск, 16–30 ноября 2020 года / Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Федеральное государственное образовательное учреждение высшего образования, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. – Северодвинск: Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2021. – С. 850–853. – EDN JDHXCC.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АСТРАХАНСКОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КОМПАНИИ

Н. Е. Шумовская
О. А. Харченко

*Кандидат экономических наук, доцент,
кандидат технических наук, доцент,
Каспийский институт морского и речного
транспорта им. генерал-адмирала
Ф. М. Апраксина,
филиал Волжского государственного
университета водного транспорта,
г. Астрахань, Россия*

Summary. The Astrakhan region is currently the logistics center of the Caspian region, a link within the North-South transport corridor, a key element of the system of international relations with an orientation to the East. This fact is especially important in the unstable political situation and the crisis in relations with European countries. New logistics processes are being built in the Caspian Sea, new logistics routes are being formed. In these conditions, special attention should be paid to transport companies that play an important role in the logistics of sea and river transportation.

Keywords: transport; North-South transport corridor; Caspian Sea; transport companies; transportation logistics.

СРОЧНОЕ ИЗДАНИЕ МОНОГРАФИЙ И ДРУГИХ КНИГ



*Два места издания Чехия или Россия.
В выходных данных издания
будет значиться*

**Прага: Vědecko vydavatelské
centrum "Sociosféra-CZ"**

или

**Пенза: Научно-издательский
центр "Социосфера"**

РАССЧИТАТЬ СТОИМОСТЬ

- Корректурa текста
- Изготовление оригинал-макета
- Дизайн обложки
- Присвоение ISBN



У НАС ДЕШЕВЛЕ

- Печать тиража в типографии
- Обязательная рассылка
- Отсудка тиража автору

