

ВОЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И НАЦИОНАЛЬНАЯ ОБОРОНА

УДК 338.984

*БУТЫРСКИЙ ЕВГЕНИЙ ЮРЬЕВИЧ,
КОЗЛОВ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ,
КОНДРАТОВА АННА БОРИСОВНА,
ШКЛЯРУК ОЛЕГ НИКОЛАЕВИЧ*

РОЛЬ И МЕСТО СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

АННОТАЦИЯ

В данной статье представлен взгляд авторов на роль и место судостроительной промышленности в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации, произведен анализ системы программно-плановых документов развития судостроительной отрасли, а также предложен подход к оценке ее роли в обеспечении военной безопасности страны.

Ключевые слова: судостроительная промышленность; национальные приоритеты; национальные интересы; национальная безопасность; сферы деятельности; роль и место судостроительной отрасли; вооружение, военная и специальная техника.

*BUTIRSKIY E.U.,
KOZLOV A. V.,
KONDRATOVA A.B.,
SHKLYRUK O.N.*

THE ROLE AND PLACE OF SHIPBUILDING INDUSTRY IN ENSURING NATIONAL INTEREST OF RUSSIAN FEDERATION

ABSTRACT

This article presents the authors opinion on the role and place of ship-building industry in ensuring the national security of the Russian Federation, the analysis of the system program and planned documents the development of the shipbuilding industry, as well as the proposed approach to the assessment of its role in ensuring the military security of the country.

Keywords: shipbuilding industry; national priorities; national interests; national security; activities; the role and place of the shipbuilding industry; weapons, military and special equipment.

Россия является одной из ведущих мировых держав, имеет свои национальные интересы, обеспечение которых осуществляет посредством реализации стратегических национальных приоритетов, в качестве которых Стратегией национальной безопасности Российской Федерации определены следующие:

- оборона страны;
- государственная и общественная безопасность;

- повышение качества жизни российских граждан;
- экономический рост;
- наука, технологии и образование;
- здравоохранение;
- культура;
- экология живых систем и рациональное природопользование;
- стратегическая стабильность и равноправное стратегическое партнерство.

Стратегические национальные приоритеты России представляют собой важнейшие направления обеспечения национальной безопасности, ее состояние напрямую зависит от степени их реализации [1].

Одной из стратегически важных отраслей российского машиностроения, в значительной степени определяющей национальную безопасность страны во всех сферах морской деятельности, является судостроительная промышленность.

В соответствии с [2] «судостроительная промышленность Российской Федерации – совокупность зарегистрированных на территории страны в соответствии с законодательством Российской Федерации независимо от организационно-правовых форм и форм собственности судостроительных и судоремонтных предприятий, предприятий судового машиностроения и морского приборостроения, электромонтажных предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, обеспечивающих создание (исследования, проектирование, строительство, техническое сопровождение, модернизацию, ремонт и утилизацию) кораблей, судов и плавсооружений, комплектующего оборудования для них, приборной техники, радиоэлектронного вооружения и оружия для обеспечения ВМФ, морских частей ФСБ, транспортного морского и речного флотов, пассажирского флота, рыбопромыслового флота, вспомогательного флота, предприятий топливного комплекса, ведущих добычу углеводородного и другого сырья на морском шельфе, и других сфер морской деятельности Российской Федерации. Отрасль также является поставщиком техники военного и гражданского назначения на экспорт».

Как следует из указанного определения, судостроительная промышленность объединяет организации (предприятия), осуществляющие работы в рамках всех этапов жизненного цикла кораблей, судов, морской техники и морского оружия, а также основных комплектующих изделий в интересах отечественных и зарубежных потребителей данной продукции.

Судостроительная промышленность относится к отраслям, производящим товары [4, 5], и является, наряду с другими отраслями сферы материального производства, основой благосостояния общества.

Являясь подотраслью транспортного машиностроения, судостроительная промышленность, в свою очередь, традиционно подразделяется на судостроение, судоремонт, судовое машиностроение, судовую электротехнику и морское приборостроение [3] (рис.1).

Производимая отраслью продукция (корабли, суда, морская техника) имеет один из самых длинных в экономике по своей продолжительности производственный цикл – до 15 лет (с момента формулирования тактико-технического задания до сдачи), а также является сложной и наукоемкой, что требует участия в ее создании и содержании в течение всего периода службы большого количества организаций (предприятий), обладающих высоким научно-техническим и технологическим потенциалом [3].

В отличие от большинства стран, где основу судостроительной промышленности составляют судостроительные верфи, которые осуществляют, в основном, сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов, исторической особенностью отечественного судостроения является то, что кроме конечной продукции – собственно заказов судостроения и судоремонта, в отрасли разрабатывается и производится значительная часть номенклатуры изделий машиностроения, приборостроения и электротехники для строящихся кораблей, судов и морской техники [3]. Кроме этого, предприятия отрасли взаимодействуют с более чем двумя тысячами организаций, являющихся поставщиками комплектующих изделий для конечной продукции [3].

В связи с тем, что номенклатура типов и проектов боевых кораблей, судов и плавсредств Военно-морского флота и морских частей ФСБ, образцов морского оружия, а также судов и морской техники гражданского назначения, которую производит судостроительная промышленность, исчисляется сотнями, то, соответственно, номенклатура только основного комплектующего оборудования – десятками тысяч [3].

Указанные выше особенности отечественной судостроительной отрасли дают основания рассматривать ее в качестве важнейшей составляющей системы экономического обеспечения национальной безопасности страны.

Являясь основным поставщиком вооружения, военной и специальной техники (ВВСТ) для ВМФ и

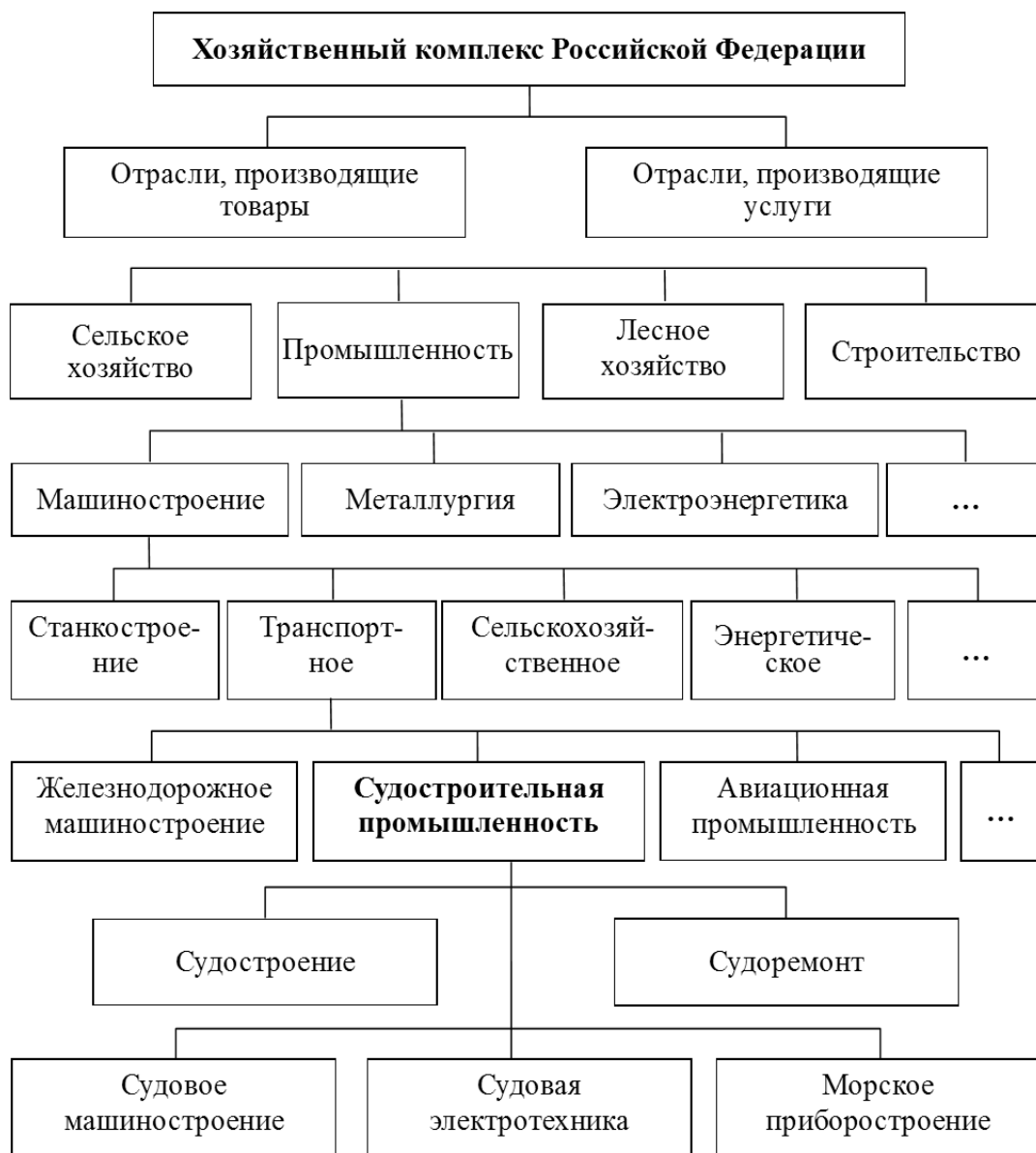


Рисунок 1 – Место судостроительной промышленности в хозяйственном комплексе Российской Федерации

морских частей ФСБ России, судостроительная промышленность обеспечивает поддержание на должном уровне технической составляющей их боевого потенциала, участвуя, таким образом, в обеспечении военной безопасности Российской Федерации.

Кроме того, судостроительная промышленность имеет возможность оказывать существенное влияние на экономическое развитие страны как напрямую за счет увеличения объемов производимой и реализуемой отрасли продукции, так и косвенным образом – способствуя развитию технологий и активизируя спрос на продукцию смежных отраслей промышленности.

Следует отметить, что в бывшем СССР судостроительная промышленность производила треть

суммарного объема мирового военного кораблестроения. Также Советский Союз входил в десятку стран с самым развитым гражданским судостроением и занимал лидирующие позиции в области проектирования и строительства атомных ледоколов, кораблей на подводных крыльях и воздушной подушке, экранопланов, научно-исследовательских судов. Судостроительная промышленность удовлетворяла потребности внутреннего рынка в морском транспортном флоте приблизительно на 50%, в рыбопромысловых судах – на 60%, в судах речного флота – на 80% [6].

Произошедшие в конце XX века в экономике Российской Федерации рыночные преобразования негативным образом сказались на отечественной

судостроительной промышленности. Это проявилось в существенном снижении объемов производимой продукции, уровня научно-технических разработок, темпов обновления основных фондов предприятий, сокращении числа занятых в отрасли и т.д.

Низкая эффективность функционирования судостроительной отрасли Российской Федерации вызвала необходимость пересмотра государственной политики в части ее развития, что нашло свое выражение в ряде документов концептуального и планового характера, направленных на адаптацию ее к работе в современных экономических условиях.

Основополагающим документом, принятым в 2007 году и определяющим основные принципы и направления, обеспечивающие эффективное динамичное развитие судостроительной отрасли, является Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Под Стратегией понимается «взаимовязанная по задачам, срокам осуществления и ресурсам совокупность целевых функций, принципов и решений, которые должны реализовываться в комплексах и планах мероприятий правового, экономического, научно-технического, организационного и политико-дипломатического характера, в рамках бюджетных целевых программ, отдельных проектах» [2].

Стратегией определяется, что судостроительная промышленность должна внести вклад в решение следующих приоритетных общенациональных и народнохозяйственных задач современного этапа экономического развития России, а именно [2]:

- повышение обороноспособности страны;
- повышение конкурентоспособности и качества продукции судостроения;
- расширение высокотехнологического экспорта наукоемкой продукции;
- ликвидация критического научно-технического отставания от промышленно развитых стран мира;
- обеспечение необходимого уровня обновляемости основных фондов предприятий;
- повышение инновационной активности предприятий отрасли;
- формирование рыночно-ориентированных бизнес-структур нового поколения на основе развития взаимодействия государ-

ства и частного бизнеса (государственно-частного партнерства).

- сохранение и расширение рабочих мест;
- повышение оплаты и производительности труда.
- увеличение вклада судостроения в прирост ВВП за счет роста промышленного производства в отрасли не менее чем в два раза за 10 лет.

Одним из важнейших направлений повышения эффективности отечественной судостроительной промышленности Стратегией определено осуществление структурных преобразований в отрасли, в рамках которых создаются интегрированные корпоративные структуры, основанные на государственном капитале.

Созданием указанных структур руководство страны последовательно проводит политику консолидации всех судостроительных мощностей, где имеются реальные предпосылки для выпуска судостроительной продукции, как военного, так и гражданского назначения, отвечающей современным требованиям и способной конкурировать на мировом рынке.

Реализация указанного направления означает принудительное внедрение со стороны государства в судостроительной отрасли таких прогрессивных форм организации производства как централизация, концентрация, диверсификация [7]. Кроме того, подобным образом обеспечивается возможность осуществлять действенный государственный контроль и влияние на процессы развития важнейшего сектора оборонно-промышленного комплекса страны [2].

В рамках предусмотренных Стратегией структурных преобразований в судостроительной промышленности создан ряд интегрированных структур, наиболее представительной из которых является образованное в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 года № 394 акционерное общество «Объединенная судостроительная корпорация».

Создание Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) преследовало следующие цели [8]:

- сохранение и развитие научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса;
- обеспечение безопасности и обороноспо-

собности государства;

- концентрация интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и подводных лодок для Военно-Морского Флота, а также развития гражданского судостроения, освоения континентального шельфа и мирового рынка морских перевозок.

Кроме того, в судостроительной промышленности созданы интегрированные структуры, обеспечивающие поставку комплектующих изделий для изготовления финальных образцов ВВСТ ВМФ, морских частей ФСБ РФ, а также образцов оружия для их вооружения: АО «Концерн «Моринформсистема-Агат», АО «Концерн «Океанприбор», АО «Концерн «Гранит-Электрон», АО «Концерн «Морское подводное оружие-Гидроприбор», АО «Концерн «Центральный научно-исследовательский институт «Электроприбор», АО «Концерн «Научно-производственное объединение «Аврора».

Основным программно-плановым документом, направленным на развитие судостроительной промышленности в части мощностей для производства продукции гражданского назначения и непосредственно связанным со Стратегией, является государственная программа (ГП) «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013-2030 годы».

Целью данной программы является «достижение принципиального улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире и обеспечение возможности полного удовлетворения потребностей государства и отечественного бизнеса в современной продукции судостроения» [3].

Составной частью указанной программы явилась федеральная целевая программа (ФЦП) «Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы, нацеленная на развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала судостроительной отрасли.

Развитие мощностей организаций (предприятий) судостроительной промышленности в части производства продукции военного назначения на федеральном уровне осуществляется в рамках федеральной целевой программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской

Федерации» на соответствующие годы, которая до 16 мая 2016 года являлась составной частью государственной программы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности», а с указанной даты вошла в состав государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса» [9].

Основой разработки указанных выше документов программно-целевого планирования развития судостроительной промышленности России являются документы концептуального характера, отражающие систему взглядов руководства страны на развитие соответствующих сфер деятельности государства. Такими документами являются: Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Морская доктрина РФ, Основы политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Основы военно-технической политики Российской Федерации на период до 2025 года и дальнейшую перспективу и другие.

Реализация документов развития судостроительной отрасли осуществляется с учетом положений действующих в других отраслях и сферах деятельности государственных и федеральных целевых программ, эффективность реализации которых, в свою очередь, зависит от уровня развития судостроения. К таким документам относятся: Государственная программа вооружения, ГП «Развитие транспортной системы» (с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)»), ГП «Развитие электронной и радиоэлектронной промышленности на 2013–2025 годы», ФЦП «Промышленная утилизация вооружения и военной техники на 2011–2015 годы и на период до 2020 года» и другие.

Помимо документов федерального уровня в интересах развития судостроительной промышленности разрабатываются и реализуются документы регионального уровня. Такими документами, например, являются: Программа развития судостроительного инновационного территориального кластера Архангельской области на 2014–2017 годы, Программа развития инновационного территориального кластера авиастроения и судостроения Хабаровского края.

Развитие отдельных предприятий и организаций судостроительной отрасли осуществляется по внутренним документам, которые, как правило, разрабатываются с учетом положений документов федерального и регионального уровней. Основным документом, определяющим направления развития наиболее представительной из существующих в судостроительной промышленности интегрированных структур АО «ОСК», является Стратегия ее развития [10].

Таким образом, в интересах развития судостроительной отрасли России на всех уровнях (федеральном, региональном, отдельных хозяйствующих субъектов) используется программно-целевое планирование, зарекомендовавшее себя в качестве эффективного инструмента решения сложных проблем различного характера и, вследствие этого, широко применяющееся для управления сложными социально-экономическими системами.

Система программно-плановых документов развития судостроительной промышленности (рис.2) во взаимосвязи с другими государственными и федеральными целевыми программами обеспечивает целенаправленность, комплексность, системность и преемственность развития судостроительной отрасли, а также способствует эффективному решению задач развития в других отраслях хозяйственного комплекса Российской Федерации и сферах деятельности.

Судостроительная промышленность оказывает свое влияние на состояние национальной безопасности Российской Федерации, участвуя в реализации национальных приоритетов путем достижения целей развития, определенных Стратегией развития судостроительной промышленности. Достижение данных целей способствует улучшению ситуации в определенных сферах деятельности государства, что позволяет судостроительной отрасли прямо или косвенно влиять на эффективность реализации национальных приоритетов, имеющих отношение к соответствующим сферам (рис. 3).

Рисунок 3 позволяет на качественном уровне оценить роль судостроительной промышленности в обеспечении национальной безопасности, и в частности, сделать заключение об участии судостроения в процессе реализации национальных приоритетов применительно ко всем основным сферам деятельности государства.

Наряду с качественной оценкой роли судостроительной промышленности в обеспечении национальной безопасности, интересует и возможность ее количественной оценки, что представляется крайне необходимым с точки зрения управления ее развитием в целях повышения эффективности функционирования.

При этом необходимо отметить, что Стратегией национальной безопасности установлены количественные показатели оценки ее состояния, а именно [1]:

- удовлетворенность граждан степенью защищенности своих конституционных прав и свобод, личных и имущественных интересов, в том числе от преступных посягательств;
- доля современных образцов вооружения, военной и специальной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войсках, воинских формированиях и органах;
- ожидаемая продолжительность жизни;
- валовой внутренний продукт на душу населения;
- децильный коэффициент (соотношение доходов 10 процентов наиболее обеспеченного населения и 10 процентов наименее обеспеченного населения);
- уровень инфляции;
- уровень безработицы;
- доля расходов в валовом внутреннем продукте на развитие науки, технологий и образования;
- доля расходов в валовом внутреннем продукте на культуру;
- доля территории Российской Федерации, не соответствующая экологическим нормативам.

Однако, применение данных показателей в интересах оценки роли судостроительной промышленности в обеспечении национальной безопасности РФ, как и любой другой отрасли хозяйственного комплекса России, является проблематичным вследствие ряда причин.

Во-первых, установленная Стратегией национальной безопасности система показателей не обладает необходимой полнотой, позволяющей объективно оценить состояние безопасности в соответствующих сферах. В частности, доля

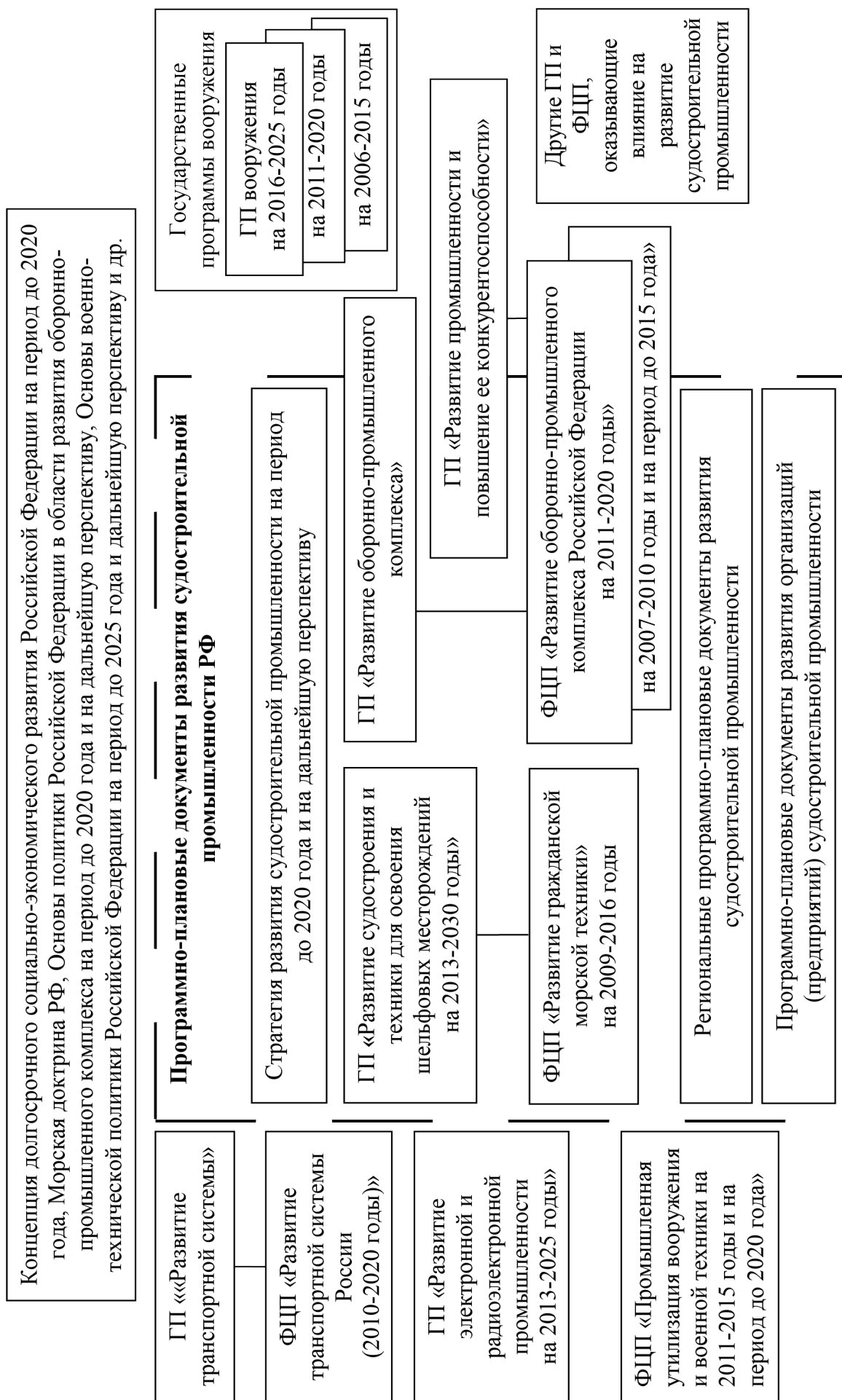


Рисунок 2 – Программно-плановые документы развития судостроительной промышленности Российской Федерации и их связь с государственными и федеральными целевыми программами

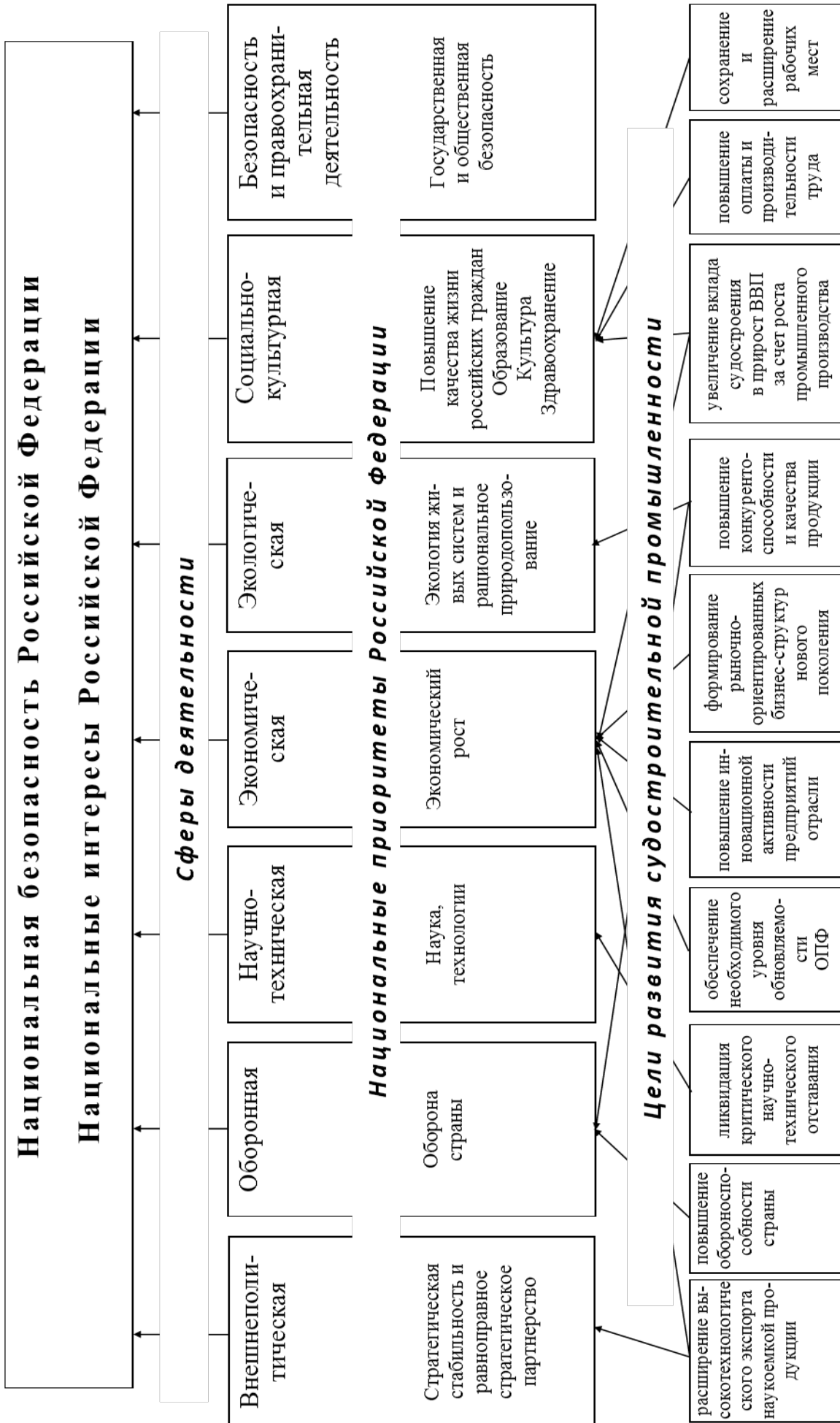


Рисунок 3 – Роль судостроительной промышленности в реализации национальных интересов Российской Федерации

современных образцов ВВСТ в силовых структурах не может в полном объеме характеризовать уровень военной безопасности, так как не дает представление в целом о боевом потенциале этих структур. Аналогично, валовой внутренний продукт на душу населения не может всецело характеризовать социально-экономическую составляющую национальной безопасности без учета динамики демографической ситуации.

Во-вторых, данные показатели имеют слабую (опосредованную) связь с показателями, характеризующими эффективность функционирования производственных отраслей, вследствие чего первые будут нечувствительны к изменению последних.

И, наконец, в-третьих, Стратегией национальной безопасности не установлены пороговые значения (требования) к данным показателям применительно к России, которые бы характеризовали критический (минимальный) уровень безопасности в соответствующих сферах, что делает проблематичной задачу формирования обобщенного показателя для оценки вклада отрасли в защиту национальных интересов.

Учитывая вышесказанное, представляется целесообразным производить оценку роли (вклада) судостроительной отрасли в обеспечении национальной безопасности, используя экспертные методы. Данные методы заключаются в проведении экспертами интуитивно-логического анализа проблемы с количественной оценкой суждений и формальной обработкой результатов.

Одним из таких методов, ориентированных на решение слабоформализуемых задач, является метод анализа иерархий (МАИ) [11], широко применяющийся в целях выбора наилучшего варианта

решения в сложной проблемной ситуации. Суть данного метода заключается в представлении сложной проблемы принятия решения в виде иерархии (рисунок 4), попарном сравнении альтернативных вариантов и получении количественной их оценки [11, 12].

Оценка вклада (значимости) j -го объекта оценки (альтернативы) в достижение цели при использовании данного метода производится по формуле [11, 12]:

$$Q_j = \sum_{i=1}^I \alpha_i q_{ji}, \quad (1)$$

где α_i – коэффициент значимости (вклад) i -го критерия для достижения цели;

q_{ji} – коэффициент значимости (вклад) j -й альтернативы для i -го критерия;

I – количество рассматриваемых критериев.

При этом должны обеспечиваться условия:

$$1) \quad \forall i, \sum_{j=1}^J q_{ji} = 1;$$

где J – количество оцениваемых альтернатив;

$$2) \quad \sum_{i=1}^I \alpha_i = 1.$$

Применительно к задаче оценки роли судостроительной отрасли в обеспечении национальной безопасности α_i будет представлять коэффициент значимости i -й сферы для национальной безопасности государства, а q_{ji} – коэффициент значимости (вклад) j -й отрасли для развития i -й сферы.

Применение МАИ предполагает, что указанные коэффициенты определяются экспертно. Однако более объективной следует считать оценку, полученную с использованием статистических данных. В этой связи следует ожидать более корректных результатов оценивания при комбинированном

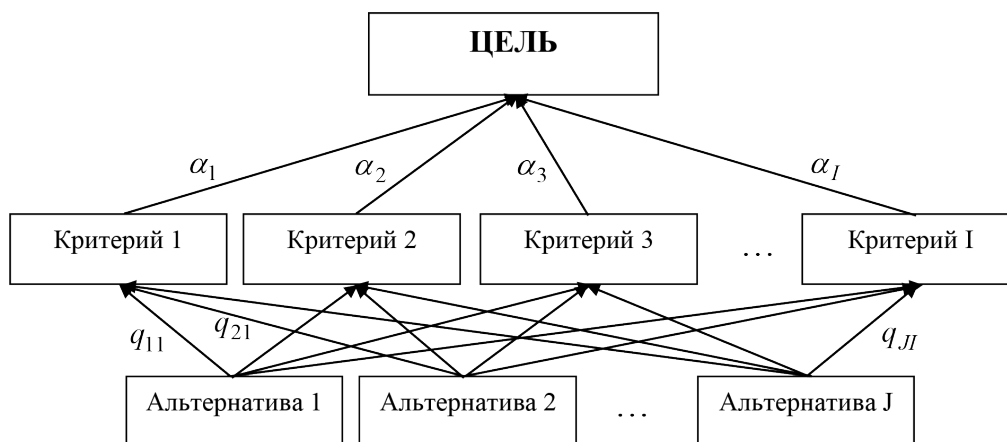


Рисунок 4 – Пример иерархии в соответствии с МАИ

использовании методов, основанных на расчете по данным статистики и экспертном оценивании.

Из представленных на рис. 2 сфер деятельности можно выделить две, в которые вклад судостроительной промышленности является наиболее осязаемым, а именно: обеспечение обороны страны (оборонная) и развитие ее экономики (экономическая). И именно в отношении данных сфер существует возможность оценки вклада (значимости) судостроительной промышленности с использованием данных статистики.

В связи с тем, что в качестве основного показателя, характеризующего объем продукции и услуг, произведенных в стране за определенный период времени (год), используется валовой национальный продукт (ВНП), наиболее очевидным показателем, характеризующим вклад отрасли в развитие экономики страны следует рассматривать долю данной отрасли в ВНП.

Наряду с указанным показателем эффективность функционирования отрасли характеризуется и другими показателями (например, темпы роста объемов продукции, темпы роста прибыли, доля прибыльных предприятий, производительность труда и т.д.), которые могут быть использованы для оценки ее роли в развитии экономики РФ путем формирования некоторого обобщенного показателя любым из известных способов.

Не менее важным следует считать участие судостроительной промышленности в обеспечении обороноспособности государства, которое проявляется, в первую очередь, в поддержании на должном уровне технической компоненты боевого потенциала ВМФ РФ. Решение данной задачи судостроительная отрасль в части производимой номенклатуры изделий осуществляет путем создания современных образцов ВВСТ и технического оснащения ими ВМФ РФ, а также проведением модернизации и обеспечением технической готовности состоящих на вооружении ВМФ РФ образцов ВВСТ.

В соответствии с ГОСТ Р 56135-2014 [13] предприятия и организации судостроительной промышленности являются непосредственными участниками процесса управления жизненными циклами (ЖЦ) образцов ВВСТ ВМФ, осуществляя разработку, производство, ремонт, модернизацию, сервисное обслуживание и утилизацию кораблей и судов, систем вооружения ВМФ РФ.

Учитывая, что целью деятельности предприятия в общем случае является получение прибыли, следует полагать, что управление ЖЦ образцов ВВСТ ВМФ организациями (предприятиями) судостроительной отрасли осуществляется в целях максимизации прибыли при ограничениях правового, экономического, технологического, научно-технического и иного характера, определяющих условия функционирования организаций (предприятий).

Тогда функцию управления жизненным циклом образца ВВСТ организацией (предприятием) судостроительной промышленности можно представить следующим образом:

$$\begin{cases} Pr = f^{np}(mmx(Izd), t(Izd), c(Izd), Z) \rightarrow max; \\ mmx \in TTX; t \in T; c \in C, \end{cases} \quad (2)$$

где mmx – множество значений тактико-технических характеристик (ТТХ) образца ВВСТ на соответствующих стадиях и этапах его жизненного цикла;

t, c -- множество значений временных и стоимостных характеристик стадий и этапов жизненного цикла образца ВВСТ соответственно;

Izd – издержки предприятия (организации) в процессе управления жизненным циклом образца ВВСТ;

TTX – множество ограничений на тактико-технические характеристики образца ВВСТ;

T, \tilde{N} – множество ограничений на значения временных и стоимостных характеристик стадий и этапов жизненного цикла образца ВВСТ соответственно;

Z – множество ограничений правового, экономического, технологического, научно-технического и иного характера.

Заказчик продукции военного назначения, производимой судостроительной промышленностью, в свою очередь, управление жизненным циклом образцов ВВСТ осуществляет, устанавливая требования на ТТХ, временные и стоимостные характеристики стадий и этапов ЖЦ, руководствуясь критерием военно-экономической эффективности:

$$\begin{cases} C_{полн} = f^c(T, C) \rightarrow \min; \\ \exists = f^{\exists}(TTX, T) \geq \exists^{mp} \end{cases}, \quad (3)$$

или

$$\begin{cases} \exists = f^{\exists}(TTX, T) \rightarrow \max; \\ C_{полн} = f^c(T, C) \leq C_{полн}^{mp} \end{cases}, \quad (4)$$

где $C_{полн}$ – полные затраты за жизненный цикл образца ВВСТ;

\mathcal{E} – полезный эффект от наличия образца ВВСТ;

\mathcal{E}^{mp} , $C_{полн}^{mp}$ – требования к полезному эффекту от наличия образца ВВСТ и полным затратам за его жизненный цикл соответственно.

Осуществляя управление ЖЦ образцов ВВСТ, заказчик при необходимости оказывает влияние на систему ограничений Z , в которой вынуждены работать организации (предприятия) отрасли.

Таким образом, участниками процесса управления ЖЦ продукции военного назначения является не только заказчик, в качестве которого выступают органы военного управления, но и сам изготовитель данной продукции. Последний осуществляет свою деятельность в условиях объективно существующих ограничений правового, экономического, технологического, научно-технического и иного характера, а также ограничений на ТТХ образца ВВСТ, временные и стоимостные характеристики стадий и этапов его жизненного цикла, устанавливаемых заказчиком.

Объективной измеряемой величиной, характеризующей участие отрасли в обеспечении военной безопасности государства, является представленный в денежном выражении объем производимой

и поставляемой отраслью Министерству обороны РФ продукции военного назначения. Однако данный показатель не учитывает распределение поставленной продукции между видами и родами войск ВС РФ, которые оказывают различное влияние на состояние военной безопасности государства. Для учета такого влияния при оценке роли отрасли в обеспечении военной безопасности Российской Федерации целесообразно сформировать иерархию, представленную на рисунке 5.

При этом обобщенный боевой потенциал ВС РФ определяется как линейная свертка боевых потенциалов видов и родов войск ВС РФ с весовыми коэффициентами β_i , характеризующими их вклад в решение задач ВС РФ [14]:

$$БП\ ВС\ РФ = \sum_{i=1}^I \beta_i БП_i, \quad (5)$$

β_i , $БП_i$ – коэффициент важности и боевой потенциал i -ого вида или рода войск ВС РФ соответственно;

I – количество видов и родов войск ВС РФ.

Тогда формулу для оценки роли судостроительной промышленности в обеспечении военной безопасности РФ можно представить следующим образом:

$$Q_j = \sum_{i=1}^I \beta_i БП_i \frac{V_{ji}}{V_i}, \quad (6)$$

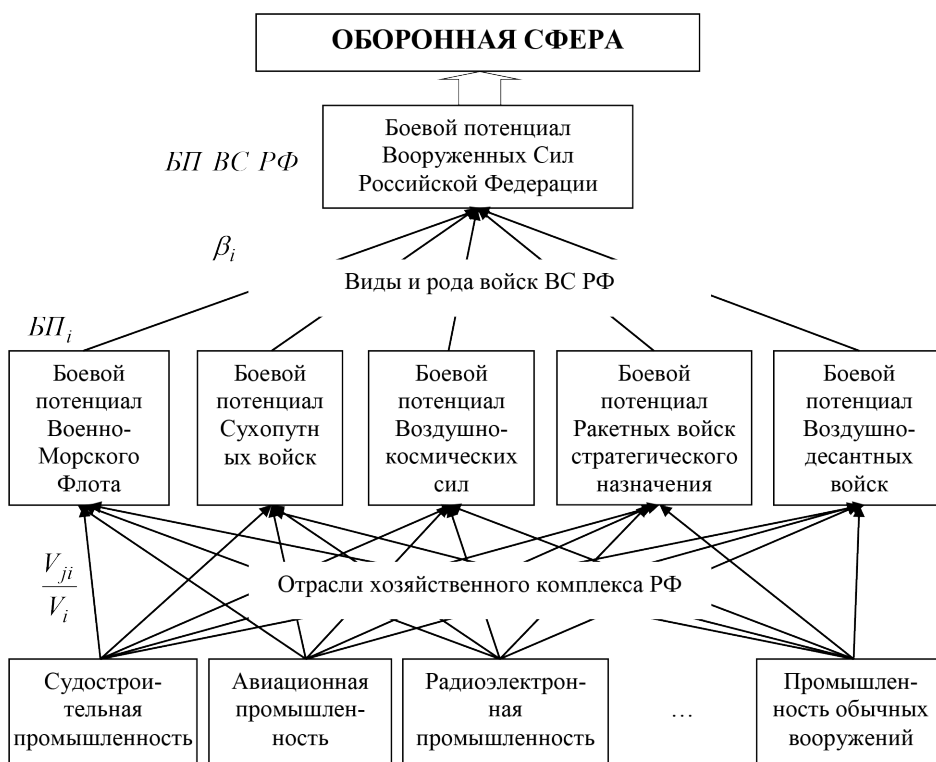


Рисунок 5 – Иерархия для оценки вклада отрасли в оборонную сферу

V_{ji} – объем военной продукции, поставляемый j -й отраслью i -ому виду или роду войск ВС РФ;

$V_i = \sum_{j=1}^J V_{ji}$ – суммарный объем военной продукции, поставляемый i -ому виду или роду войск ВС РФ;

J – количество рассматриваемых отраслей.

Предложенный подход к оценке роли судостроительной промышленности в обеспечении военной безопасности может быть использован применительно для других отраслей оборонно-промышленного комплекса.

В заключение необходимо отметить, что Россия имеет почти 40 тыс. км береговой черты, 100 тыс. км внутренних водных путей, на российском шельфе расположено до 25% углеводородных запасов. В этой связи судостроительная промышленность в долгосрочной перспективе в значительной мере будет определять национальную безопасность России во всех сферах морской деятельности.

Важность судостроительной отрасли для социально-экономического развития страны, обеспечении ее национальной безопасности обуславливает последовательную реализацию руководством Российской Федерации в отношении судостроительной промышленности целенаправленной государственной политики в интересах повышения ее эффективности с использованием эффективных инструментов управления развитием, к которым относятся государственные и федеральные целевые программы.

Список литературы

1. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683.

2. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Утверждена приказом Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 года № 354.

3. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013 – 2030 годы». Утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 24.12.2012 № 2514-р.

4. Жариков В. Д., Жариков Р. В., Попова Е. Б. Экономика машиностроения: учебное пособие. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2009. – 80 с.

5. Поздняков В. Я., Казаков С. В. Экономика отрасли: учебное пособие. – М.: ИНФРА-М, 2010. – 309 с.

6. Исаев А. Г. Судостроительная промышленность России и Дальнего Востока: состояние и перспективы развития // regionalistica.org, 2016. – Том 3, № 2. – С. 36-47. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/sudostroitel'naya-promyshlennost-rossii-i-dalnego-vostoka-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya> (Дата обращения 15.02.2017).

7. Сальман А. А., Гладышев И. Ю. Структуризация целей деятельности Объединенной судостроительной корпорации // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки – СПб.: СПбГПУ, 2010. – № 3. – С. 68-71.

8. Указ Президента Российской Федерации от 21 марта 2007 года № 394 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная судостроительная корпорация».

9. Постановление Правительства Российской Федерации от 16.05.2016 № 425-8 «Об утверждении государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

10. Стратегия развития АО «Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года. Утверждена протоколом заседания Совета директоров от 30 октября 2013 года № 106СД-П.

11. Саати Т. Принятие решений: метод анализа иерархий. – М.: «Радио и связь», 1993. – 278 с.

12. Хрусталева Е. Ю. Экономические проблемы военной безопасности. – М.: Наука, 2005. – 427 с. – (Экономическая наука современной России).

13. ГОСТ Р 56135-2014 «Управление жизненным циклом продукции военного назначения. Общие положения».

14. Буравлев А. И., Гладышевский В. Л. Оптимальное распределение ресурсов в задачах программно-целевого планирования развития вооружения и военной техники // Вооружение и экономика (Электронный научный журнал). – № 2 (27). – 2014. – С. 21-36. [Электронный ресурс] – Режим доступа: URL: http://www.viek.ru/vie_14_2.pdf (Дата обращения 15.02.2017).