

УДК 338.314

DOI: 10.17586/2310-1172-2022-16-2-3-11

Научная статья

Проблемы и перспективы развития крымского судостроения для экономики РФ

Д-р экон. наук **Ветрова Е. Н.** vetrovaelenik@gmail.com

Дорошенко С.Н. sofia_nik@mail.ru

Кравченко К.Н. kseniya.kho@gmail.com

*Санкт-Петербургский государственный экономический университет
191023, Россия, Санкт-Петербург, Канал Грибоедова, 30-32*

Судостроение является одним из ключевых направлений промышленности как для крымского полуострова, в частности, так и для Российской Федерации, и является важнейшей структурной составляющей экономики, поскольку вовлекает в экономический оборот предприятия других отраслей. Развитие экономики судостроения для России носит стратегически важный характер, поскольку отрасль не только дает возможность генерировать экспортные поставки высококачественной и конкурентоспособной продукции, тем самым формируя новые денежные потоки в экономику государства, но и обладает синергией со смежными отраслями, обеспечивая рабочими местами профильных специалистов из других отраслей промышленности. Существенные ограничения в импорте технологий и оборудования, а также курс на импортозамещение, который принят в России с 2014 года, стали определенным стимулом для развития отечественной промышленности, и, соответственно, ее экономики. Тем не менее, на сегодняшний день нельзя утверждать, что российская промышленность полностью адаптировалась под сформированные геополитической обстановкой условия, а ее экономика является эффективной. Вошедшие в состав России весной 2014 г. Республика Крым и г. Севастополь находятся в активной стадии интеграции в экономику нашего государства. Промышленность, как один из ключевых драйверов регионального развития, имеет чрезвычайно важное значение для динамичного развития экономики региона. С учетом специфики географического положения крымского полуострова, судостроение исторически является его ключевой отраслью экономики. Санкционный режим, в условиях которого развивается российская экономика с 2014 года, накладывает ряд ограничений и на крымскую промышленность, что в определенной степени замедляет экономическое развитие. Принимая во внимание текущие внешнеэкономические и геополитические обстоятельства, авторами представлены результаты исследования проблем и перспектив экономического развития крымской судостроительной отрасли, рассмотрен пример судостроительного завода «Море». По итогам проведенного анализа сформулирован вывод и рекомендация для дальнейшего развития экономики судостроения.

Ключевые слова: судостроение, Республика Крым, экономическое развитие, промышленность, военное судостроение, гражданское судостроение, оборонно-промышленный комплекс, экономика региона.

Scientific article

Problems and prospects for the development of the Crimean shipbuilding industry for the Russian economy

D.Sc. **Vetrova E.N.** vetrovaelenik@gmail.com

Doroshenko S.N. sofia_nik@mail.ru

Kravchenko K.N. kseniya.kho@gmail.com

*Saint Petersburg State University of Economics
Griboyedov Canal, 30-32 St. Petersburg, Russia, 191023*

Shipbuilding is one of the key industries both for the Crimean Peninsula, in particular, and for the Russian Federation, and is the most important structural component of the economy, since it involves enterprises of other industries in the economic turnover. The development of the shipbuilding economy for Russia is of strategic importance, since the industry not only makes it possible to generate export deliveries of high-quality and competitive products, thereby generating new cash flows to the state economy, but also has synergy with related industries, providing jobs for

specialized specialists from other industries industry. Significant restrictions on the import of technology and equipment, as well as the policy of import substitution, which has been adopted in Russia since 2014, have become a certain incentive for the development of domestic industry, and, accordingly, its economy. Nevertheless, today it cannot be argued that the Russian industry has fully adapted to the conditions formed by the geopolitical situation, and its economy is efficient. The Republic of Crimea and the city of Sevastopol, which became part of Russia in the spring of 2014, are in the active stage of integration into the economy of our state. Industry, as one of the key drivers of regional development, is extremely important for the dynamic development of the region's economy. Taking into account the specifics of the geographical location of the Crimean Peninsula, shipbuilding has historically been its key sector of the economy. The sanctions regime, under which the Russian economy has been developing since 2014, imposes a number of restrictions on the Crimean industry, which to a certain extent slows down economic development.

Taking into account the current external economic and geopolitical circumstances, the authors present the results of a study of the problems and prospects for the economic development of the Crimean shipbuilding industry, and consider the example of the More shipbuilding plant. Based on the results of the analysis, a conclusion and recommendation for the further development of the shipbuilding economy were formulated.

Key words: shipbuilding, Republic of Crimea, economic development, industry, military shipbuilding, civil shipbuilding, military-industrial complex, regional economy.

Введение

Судостроительная промышленность в значительной мере детерминирует стратегическую, политическую, энергетическую, транспортную и продовольственную безопасность государства. Судостроение является частью промышленности, а также частью военно-промышленного комплекса, вносит значительный вклад в экономику. Российская Федерация, будучи крупнейшим в мире государством по занимаемой площади, обладающим одной из самых протяженных в мире береговой линией, и имеющего выход к трем океанам, наличие военного и гражданского флота играет одну из ключевых ролей в формировании национальной и экономической безопасности. Исторически судостроение играет серьезную роль в развитии российского государства: в 2021 г. отечественному флоту исполнилось 325 лет. Ключевые направления развития российского судостроения фиксирует Стратегия развития судостроительной промышленности России на период до 2035 г. Сегодня отечественное судостроение представлено более чем 160 предприятиями: верфи, научно-исследовательские и проектные организации, судоремонтные предприятия, а также предприятия по выпуску комплектующих. Согласно данным Минпромторга, средняя численность работников данной отрасли по итогам 2020 г. составила 188,1 тыс. чел., из них 157,6 тыс. чел. заняты в промышленности, 29,7 тыс. чел. в научно-исследовательских разработках, а также 0,8 тыс. чел. в сопряженных отраслях [1]. Отечественное судостроение располагает колоссальной поддержкой со стороны государства не только с точки зрения финансовой составляющей, но и с позиции законодательства. Президент России в ноябре 2011 года подписал Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства" [2]. Данным законом подразумевается создание судостроительных кластеров, обеспечение верфей специальным налоговым режимом, а также снижение таможенных пошлин на импортируемое оборудование. Эксперты обращают внимание на то, что введение особого налогового режима для судостроителей позволит существенно повысить конкурентоспособность отечественных судостроительных предприятий на международной арене и сделать их экономически эффективными. Стоит упомянуть и о принятой в 2019 году Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. В качестве стратегической цели сформулировано создание производства в судостроительной отрасли, отличительной чертой которого будет повышенная конкурентоспособность, высокий уровень экономической эффективности, эффективности администрирования судостроительными и судоремонтными организациями, реализация задач по импортозамещению при строительстве, техническом обслуживании и ремонтных работах [3].

Таким образом, невозможно отрицать важность судостроительной отрасли в оборонно-промышленном комплексе и в экономике государства, поскольку для ее развития государством формируется как финансовая, так и законодательная составляющая. Своим участием в формировании оборонного потенциала, отрасль также оказывает непосредственное влияние на научное, техническое и экономическое развитие государства, формирует рабочие места, вносит свой вклад в формирование ВВП, привлекает инвестиции. Для Республики Крым судостроение является одной из ключевых составляющих региональной промышленности и региональной экономики, в целом. При этом, как и большинство других производственных отраслей в регионе, крымское судостроение после распада СССР и вплоть до марта 2014 года фактически было лишено возможностей и ресурсов для экономического развития. Оценка текущего состояния крымской судостроительной отрасли и возможных направлений для экономического развития потенциальной для региона отрасли в сложившейся экономической и геополитической ситуации, является целью проведенного исследования и представленных в статье их результатов.

Экономическое состояние предприятий крымской судостроительной промышленности

Оборонно-промышленный комплекс в исследуемом регионе представлен предприятиями судостроения, авиастроения, радиоэлектронной и промышленностью обычных вооружений. Наибольшая доля ОПК на территории крымского полуострова приходится именно на судостроение. Исторически, судостроение было предопределено географическим положением Крыма в качестве ключевой отрасли тяжелой промышленности на территории региона. С момента вхождения региона в состав РФ полуостров начал свою разностороннюю интеграцию как в социальную, экономическую, законодательную и многие другие системы, так и в оборонно-промышленный комплекс России.

История судостроения в Крыму насчитывает не одно столетие: первый судостроительный завод в г. Севастополь был основан в 1783 г. при императрице Екатерине Второй. На сегодняшний день крупнейшими представителями судостроения на полуострове являются 3 завода, представляющие интерес с точки зрения экономического развития:

- АО «Судостроительный завод «Залив», градообразующее предприятие в г. Керчь;
- АО СЗ «Море» в г. Феодосия;
- ФГУП «Севастопольский морской завод имени Серго Орджоникидзе», г. Севастополь.

В период СССР Крым был известен своим судостроением и в первую очередь военного назначения, поскольку г. Севастополь как тогда, так и сейчас является базой отечественного черноморского флота. Кроме того, на полуострове было на высоком уровне развито гражданское судостроение. После распада СССР не только судостроение, в частности, но и вся промышленность (как тяжелая, так и легкая) полуострова начала стремительно снижать свои показатели на фоне негативных тенденций в региональной экономике. Целый ряд предприятий по судостроению и смежных с ним организаций были упразднены, оставшиеся заводы испытывали дефицит заказов и начали простаивать. После референдума в марте 2014 г. стало очевидно, что судостроительная отрасль в регионе требует колоссальных усилий и затрат на свое восстановление и экономическое развитие, и далеко не все российские инвесторы и крупные корпорации готовы сотрудничать с крымскими кораблестроителями, данная ситуация будет проанализирована далее на примере завода «Море».

Если рассматривать вопрос с точки зрения развития военного судостроения, то значительной поддержкой в данном направлении служат государственные заказы. Мероприятия госпрограммы вооружения подразумевают достижение 70% доли современных кораблей на вооружении ВМФ к 2027 году [4]. На сегодняшний день, судостроительные предприятия загружены заказами для ОПК на несколько лет вперед. Кроме того, непосредственно крымские судостроительные заводы попадают под действие Федеральной целевой программы «Создание системы базирования Черноморского флота на территории Российской Федерации в 2005 – 2021 годах». Таким образом, можно констатировать, что в рамках развития отечественного оборонно-промышленного комплекса создаются экономические условия для динамичного экономического развития военной судостроительной отрасли на территории крымского полуострова.

Говоря об экономическом развитии любой отрасли, нельзя не упомянуть о сопутствующих рисках, в особенности, когда речь идет об экономическом развитии промышленности на территории крымского полуострова. Ощутимым риском для экономического развития судостроения Крыма является колоссальный износ основных производственных фондов. На начало 2019 г. уровень загрузки регионального ОПК составляет только 63% при суммарном объеме выполнения заказов на общую сумму свыше 22 млрд руб. [5]. Следовательно, при 100% уровне загрузки крымского ОПК, предприятия смогут принимать и выполнять заказы на сумму не менее 35 млрд руб. в год, что способно качественно повлиять на экономику региона. Для последовательного наращивания объемов производства необходима масштабная модернизация мощностей, что в свою очередь подразумевает существенные капитальные затраты. Привлечение долгового финансирования для модернизации мощностей в Крыму осложняется как более высокими процентными ставками региональных банков, в отличие от «материковых», так и отсутствием доступа к иностранному рынку капитала.

Усугубляет риск существенного износа основных фондов тот факт, что в сопоставлении со страновым уровнем, в исследуемом регионе отмечается низкий уровень инновационной активности. По итогам 2019 г., число организаций, осуществляющих научную деятельность в Республике Крым, составило 24 (+9 организаций, по сравнению с 2014 г.). 2045 человек в 2019 году были задействованы в научных исследованиях (+495 чел. к 2014 г.) [6]. Общие (капитальные и текущие) затраты на инновации в 2019 г. составили 764,1 млн руб. При этом структура затрат на инновации по источникам финансирования в 2019 г. выглядела следующим образом [7]:

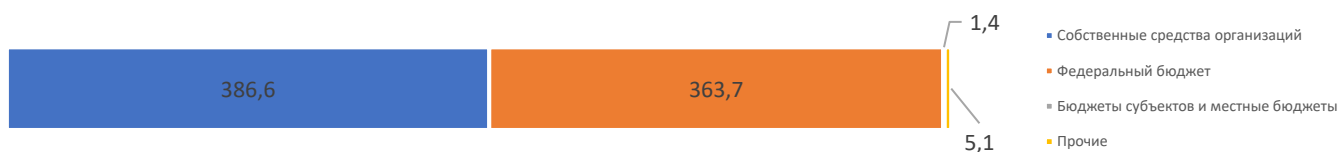


Рис. 1. Затраты на инновации по источникам финансирования организаций за 2019 г., млн. руб

Как видно из графика, существует паритет между собственными средствами организаций и федеральным бюджетом как источниками финансирования инновационной деятельности. Тем не менее, фонды поддержки ННТИ и иностранные инвесторы полностью отсутствуют в структуре и не принимают участие в развитии научно-исследовательской деятельности региона. Таким образом, при колоссальной поддержке государства, за исключением собственных средств, полностью отсутствуют альтернативные источники финансирования науки и исследований. Это обстоятельство формирует определенный элемент риска для сферы научно-исследовательских разработок. Отсутствие вышеупомянутых участников связано с санкционным режимом, в условиях которого полуостров и Российская Федерация находятся с 2014 года. Судостроение, будучи тесно связанным с научно-исследовательским процессом, находится в числе ключевых отраслей, которые по причине геополитической обстановки и санкционного режима ограничены в источниках финансирования, и, как следствие, заведомо недополучают существенный объем инвестиций в науку и разработки, а, следовательно, их экономическое развитие под вопросом. Таким образом, справедливо выделить ограничения в источниках финансирования как одну из существенных проблем экономического развития регионального судостроения. На примере завода «Море» рассмотрим степень влияния санкционного режима и проблем с износом основных фондов на экономическое развитие предприятия.

Судостроительный завод «Море» находится на восточном побережье Феодосийского залива и ведет свою историю с 1938 года. В перечне выпускаемой продукции не только военные корабли и катера, но и гражданские суда. Завод специализируется на изготовлении судов на подводных крыльях и воздушной подушке [8]. В 2018 году Министерство промышленной политики Республики Крым сообщило, что до 2021 года запланировано провести первый этап модернизации основных фондов предприятия, с ориентировочной суммой затрат 1 млрд руб. [9] Летом 2020 года при поддержке республиканского правительства и Министерства промышленности и торговли РФ заводом был подписан договор на строительство 10 средних рыболовецких судов для рыболовного промысла в Азово-Черноморской акватории. Сроки данного проекта определены до 2025 года, при этом сумма контракта не раскрывается. В октябре 2021 года Арбитражным судом республики было проведено первое заседание о признании завода «Море» банкротом [10]. Каковы причины сложившейся ситуации, если заводу оказывалась поддержка со стороны как региональной, так и государственной власти?

В 2014 году «Море» был национализирован и передан в собственность Республики Крым, после чего в 2015 году завод был передан в федеральную собственность. Для дальнейшего экономического развития предприятия государством было принято решение передать его под управление петербургской верфи, которая до очередной передачи завода использовала его мощности для строительства малых ракетных кораблей. В 2018 году «Море» указом Президента России было передано государственной корпорации «Ростех». Данный шаг дал надежды на скорейшее восстановление завода, однако руководством госкорпорации было констатировано, что основные фонды завода требуют существенных капитальных вложений и времени на модернизацию, из чего последовал закономерный вывод о том, что данный актив не будет приносить прибыль в обозримой перспективе. В дополнение к изношенным основным фондам не было возможности внедрять современные технологии в производство, поскольку завод находится на т.н. «санкционной» территории. В дальнейшем «Ростех» договорился с Объединенной судостроительной компанией (ОСК) о передаче завода в ее собственность. Несмотря на подписание соглашения еще весной 2021 года, ОСК до сих пор не вступила во владение предприятием [11]. Исходя из вышеизложенного справедливо сделать вывод, что основная сила, препятствующая динамичному экономическому развитию, как предприятия «Море» в частности, так и судостроительной отрасли Крыма в целом – это существенные ограничения, наложенные санкциями со стороны западных государств: ограничения в привлечении финансирования, невозможность внедрения в производства современных импортных технологий.

Крымский регион некогда славился не только военным, но и коммерческим судостроением, положение которого значительно отличается от военного. Отечественная судостроительная отрасль участвует не только в формировании национальной безопасности, но и является поставщиком военной и гражданской техники на экспорт, формируя определенную часть бюджета экономики республики, и РФ. Как уже было упомянуто ранее, санкционный режим оказывает существенное давление на крымскую судостроительную отрасль, в том числе

ограничивая возможность поставки выпускаемой продукции на внешний рынок сбыта. Если для крымского военного судостроения, участвующего в гособоронзаказах, рынок сбыта предопределен, то ситуация для гражданского судостроения региона куда менее ясна. Кроме санкций, с позиции экономического развития коммерческого судостроения можно выделить такой риск, как утраченный кадровый потенциал судостроительных и судоремонтных специалистов. Сложившаяся ситуация обусловлена почти двадцатичетырехлетним периодом деградации некогда высокоразвитой судостроительной отрасли на территории полуострова. Почти четверть века данное направление теряло свою привлекательность для потенциальных специалистов. При мощной академической базе учебных заведений в регионе, количество молодых людей, делавших свой выбор в пользу судостроения, с каждым годом все более и более сокращалось, что привело к нехватке профильных специалистов. Подготовка квалифицированных кадров для отрасли требует не только финансовых, но и значительных временных ресурсов. В среднем, для подготовки квалифицированного специалиста в области электрики или сварки требуется порядка 5 лет; срок подготовки специалиста уровня среднего руководящего звена (бригадир, главный мастер) составляет не менее 7-8 лет, с учетом работы в отрасли; для подготовки руководителей высшего звена требуется не менее 10 лет. Следовательно, на данный момент в регионе еще не решен в полной мере вопрос кадрового обеспечения для экономического развития судостроения, что является существенным риском для экономического развития высокотехнологичной отрасли. Следующим риском для крымского коммерческого судостроения является отсутствие международного признания вхождения Республики Крым и г. Севастополя под юрисдикцию РФ.

Одной из ключевых проблем региона является труднодоступность финансовых потоков от инвесторов, связанная с фактическим отсутствием международного признания статуса полуострова как российского региона. За период с 2015 по 2020 гг. динамика инвестиций в основной капитал Республики Крым выглядела следующим образом:

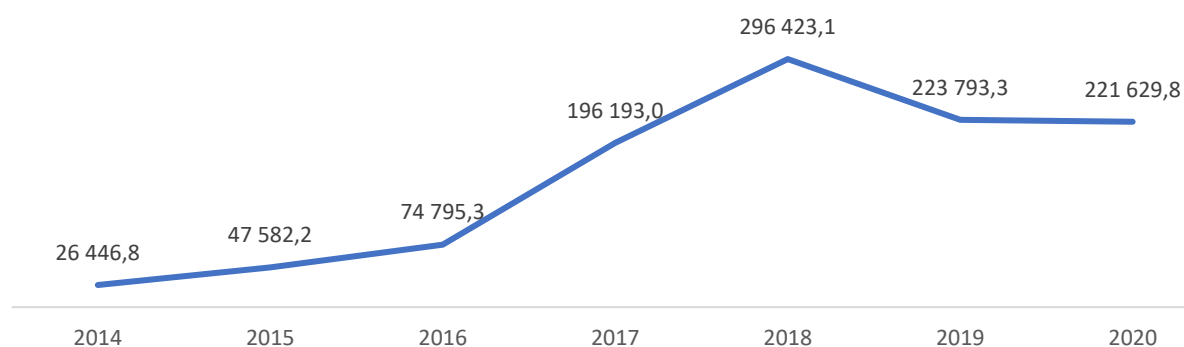


Рис. 2. Динамика инвестиций в основной капитал Республики Крым за период 2015-2020 гг., млн. руб

Для определения факторов наиболее влияющих на объем инвестиций в основной капитал РК, авторами был проведен корреляционно-регрессионный анализ ряда факторов, среди которых валютные курсы, объем безработицы в республике, затраты на информационные и коммуникационные технологии и т.д.

Корреляционный анализ выявил взаимосвязь объема инвестиций в основной капитал РК с факторами, представленными в табл. 1:

Таблица 1

Факторы инвестиций в основной капитал Республики Крым

| Год | Иностранная рабочая сила (чел) | Евро (средний номинальный за период с начала года, ЦБ) | Объем инвестиций в основной капитал, млн. руб |
|------|--------------------------------|--|---|
| 2014 | 7 150 | 50,46 | 26 446,8 |
| 2015 | 9 191 | 67,43 | 47 582,3 |
| 2016 | 2 428 | 74,06 | 74 795,3 |
| 2017 | 17 126 | 65,78 | 196 193,0 |
| 2018 | 17 481 | 73,88 | 296 423,1 |
| 2019 | 15 480 | 72,49 | 223 793,3 |
| 2020 | 8 615 | 82,04 | 221 629,8 |

Далее был проведен регрессионный анализ, результаты которого представлены в табл. 2 и табл. 3 ниже:

Таблица 2

Регрессионная статистика

| | |
|-------------------------|-------------|
| Множественный R | 0,935486421 |
| R-квадрат | 0,875134843 |
| Нормированный R-квадрат | 0,812702265 |
| Стандартная ошибка | 45171,78201 |
| Наблюдения | 7 |

Таблица 3

Дисперсионный анализ

| | <i>df</i> | <i>SS</i> | <i>MS</i> | <i>F</i> | Значимость <i>F</i> |
|-----------|-----------|-------------|-------------|------------|---------------------|
| Регрессия | 2 | 57204230539 | 28602115269 | 14,0172786 | 0,015591307 |
| Остаток | 4 | 8161959559 | 2040489890 | | |
| Итого | 6 | 65366190098 | | | |

Таблица 4

Результаты анализа

| | Коэффициенты | Стандартная ошибка | <i>t</i> -стат | <i>P</i> -Знач | Нижние 95% | Верхние 95% | Нижние 95,0% | Верхние 95,0% |
|--|--------------|--------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Объем инвестиций в основной капитал, млн | -397163,2784 | 133077,3298 | -2,984454821 | 0,040559774 | -766645,1793 | -27681,37754 | -766645,1793 | -27681,37754 |
| Иностр. рабочая сила (чел.) | 12,87990565 | 3,229974666 | 3,987618165 | 0,016297243 | 3,912058298 | 21,847753 | 3,912058298 | 21,847753 |
| Евро (средний номинальный за период с начала года, ЦБ) | 5902,047991 | 1870,778792 | 3,154861503 | 0,034353143 | 707,9333709 | 11096,16261 | 707,9333709 | 11096,16261 |

R-квадрат равен 0,875134843, что говорит нам о том, что данная модель на 87,5% определяется данными факторами. Проведенный анализ дает основания сделать вывод, что поступление инвестиций в основной капитал Республики Крым имеет высокую зависимость от иностранной рабочей силы и динамики курса европейской валюты. Для удовлетворения требуемых для привлечения инвестиций условий экономике региона необходима иностранная рабочая сила и экспорт выпускаемой продукции в государства еврозоны. С точки зрения

привлекательности региона, для иностранной силы негативным фактором является фактическая международная изоляция Республики. Этот же фактор негативно сказывается и на возможности экспорта.

По состоянию на 3 декабря 2021 г. официально полуостров как субъект Российской Федерации признали только 9 государств: Беларусь, Венесуэла, Куба, Никарагуа, КНДР, Сирия, Судан, Палестина и Афганистан. Экспортировать корабли и судна, выпущенные из крымских доков, можно только в вышеупомянутые государства, либо на внутренний рынок. Сложившаяся ситуация означает фактическое закрытие зарубежных рынков сбыта гражданских судов для крымских судостроителей, что осложняет их экономическое развитие. В отличие от военного судостроения, обеспеченного государственными заказами, коммерческое не располагает таким широким портфелем заказов. С учетом того, что гражданское и коммерческое судостроение само по себе является низкомаржинальной сферой производства, то в контексте экономического развития данной отрасли на территории крымского полуострова в условиях непринятия статуса региона ситуация для экономического развития такого типа судостроения представляется еще более трагичной [12]. Разумеется, государство посильно поддерживает экономику отрасли, выступая в роли прямого заказчика или формируя необходимые для развития условия, которые выступают стимулом для частных компаний формировать новый флот на базе отечественных верфей. Однако, у крымских гражданских судостроителей отсутствует возможность расширения своего рынка сбыта за счет экспортных поставок, тем самым они заведомо лишены существенных доходов, номинированных в иностранной валюте, а также возможности расширять свой производственный потенциал, так как отсутствует потребность в выполнении большего объема заказов.

Судостроение и ремонт судов являются титульными отраслями промышленного производства и экономики крымского полуострова: еще в 1783 г. было основано Лазаревское адмиралтейство в г. Севастополе [13]. Одной из сильных сторон судостроения в Крыму является его историческая неотделимость от региона. Нарботанные годами фундаментальные основы сформировали прочную базу для экономического развития будущих поколений кораблестроителей. Подтверждением данному тезису служит то, что, несмотря на деструктивные процессы в экономике отрасли, начиная с распада Советского Союза, и вплоть до 2014 г., судостроение не было разрушено до основания, ключевые активы, которые способны обеспечить экономический рост, были сохранены [14]. Кроме того, на мощностях, внедренных еще в период СССР, судостроительные заводы не прекращали работу и поддерживали себя четверть века. Исторически выстроенные механизмы в кораблестроении и судоремонте Крыма позволят повысить конкурентоспособность отрасли через реализацию эффективного производственного процесса, и взаимодействия предприятий с научными учреждениями и органами власти, со стороны которых крымское судостроение получает поддержку, что обеспечит экономическое развитие и региона, и страны в целом.

Заключение

При подведении итогов исследования становится очевидно, что экономическое развитие судостроительной отрасли крымского полуострова справедливо рассматривать с позиции военного и коммерческого судостроения. В случае с военным судостроением наблюдается колоссальная поддержка экономическому развитию отрасли за счет участия в гособоронзаказах. На сегодняшний день крымские военные судостроители обеспечены заказами на несколько лет вперед [15], что дает им определенную гарантию будущих денежных потоков, и, как следствие, расширение возможностей для экономического и технологического развития. При этом, гражданское коммерческое судостроение отстает от военного. Для экономического развития предприятий данной отрасли недостаточно той поддержки, которую посильно оказывает государство. Обозримой перспективой для гражданских судостроителей является содействие восстановлению привлекательности отрасли для молодых специалистов, расширение портфеля заказчиков и клиентов на внутреннем рынке Российской Федерации, а также формирование стабильной клиентской базы среди отечественных владельцев судов, если говорить об оказании судоремонтных услуг.

По итогам проведенного авторами статьи корреляционно-регрессионного анализа было определено, что поток инвестиций в основной капитал Республики Крым имеет высокую степень зависимости от таких факторов, как иностранная рабочая сила и курс евро. В актуальных геополитических условиях и при фактической международной изоляции полуострова на данном этапе невозможно следовать тем трендам, которые могли бы обусловить рост финансовых потоков в экономику региона. Таким образом, в текущих условиях привлечение дополнительных иностранных финансовых мощностей для экономического развития судостроительной отрасли Крыма не представляется возможным.

Авторами статьи, в качестве одного из механизмов, с помощью которого возможно динамично развивать экономику крымского судостроения, и который мог бы функционировать в условиях жесточайших санкционных ограничений, предлагается формирование в Крыму судостроительного кластера, в состав которого войдут не только производственные единицы, но также высшие учебные заведения, производители и поставщики оборудования и комплектующих, а также финансовые институты.

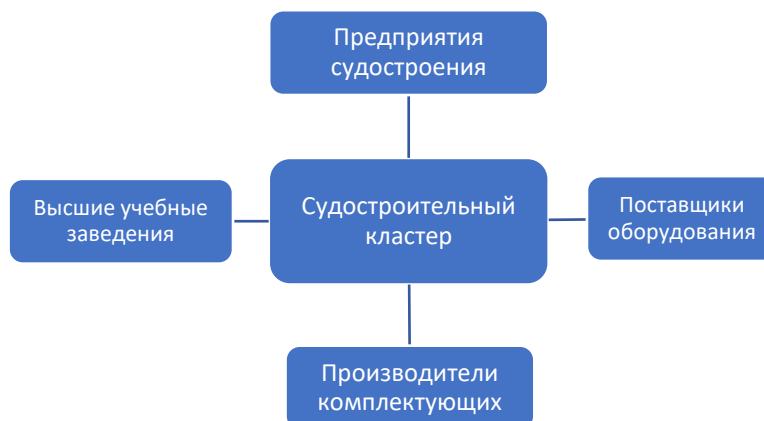


Рис. 2. Структура судостроительного кластера для обеспечения развития экономики региона

Подобный подход позволит сформировать своеобразную экосистему, которая позволит внутри себя решать ключевые проблемы и задачи отрасли:

- дефицит кадрового потенциала будет планомерно сокращаться за счет целевых программ обучения в высших учебных заведениях;
- проблема отсутствия инновационного оборудования будет решаться за счет исследовательских работ и разработок в данной сфере в региональных учебных заведениях и с привлечением финансирования региональных финансовых структур;
- реализация оборудования через региональных поставщиков с возможностью привлечения финансирования обусловит динамичный процесс обновления основных фондов предприятий;
- участие региональных финансовых институтов в промышленном развитии региона приведет в рост денежных потоков и формированию новой добавленной стоимости, и, как следствие, экономическому росту и повышению уровня платежеспособности предприятий.

Литература

1. Официальный сайт МИНПРОМТОРГ России <https://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/sudostroi/> (дата обращения 1.12.2021)
2. Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства" от 07.11.2011 N 305-ФЗ (последняя редакция) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121269/ (дата обращения 03.12.2021)
3. Информационное агентство «Info Line». «Судостроительная промышленность России. Исследование. Итоги 2019 года, прогноз до 2025 года.» С.11.
4. Официальный сайт информационного агентства ТАСС <https://tass.ru/armiya-i-oprk/9006491> (дата обращения 03.12.2021)
5. Официальный сайт РИА Новости Крым <https://crimea.ria.ru/20190226/1116140824.html> (дата обращения 01.12.2021)
6. Официальный сайт управления Федеральной службы государственной статистики по Республике Крым и г. Севастополь <https://crimea.gks.ru/storage/mediabank/IUNFi2IO/ОФ%20СТАТ%20Наука%20Персонал.pdf> (дата обращения 20.08.2021)
7. Официальный сайт управления Федеральной службы государственной статистики по Республике Крым и г. Севастополь <https://crimea.gks.ru/storage/mediabank/zhTqVhzw/инновац%20для%20сайта2019.pdf> (дата обращения 25.08.2021)
8. Официальный сайт АО Судостроительный завод «МОРЕ» <https://moreship.ru/history/> (дата обращения 03.12.2021)
9. Официальный сайт информационного агентства ТАСС <https://tass.ru/ekonomika/5580405> (дата обращения 10.09.2021)
10. Официальный сайт Севастопольского новостного портала ForPost <https://sevastopol.su/news/znamenityy-sudostroitelnyy-zavod-more-v-feodosii-stanet-bankrotom> (дата обращения 4.12.2021)

11. Официальный сайт Крымского новостного портала INFORMER <https://ruinformer.com/page/kak-umiraet-krymskoe-sudostroenie> (дата обращения 04.12.2021)
12. «Морская политика России». Официальный печатный орган морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. №17, 2016. С. 11.
13. Официальный сайт судостроительного комплекса ЗВЕЗДА https://www.korabel.ru/news/comments/muzey_sevmorzavoda_istoriya_stroitelstva_vityazy_ochakova_potemkina.html#:~:text=В%201783%20году%2C%20когда%20Григорий,1905-му%20году%20достроен%20знаменитый%20%22Потемкин%22 (дата обращения 05.12.2021)
14. Официальный сайт судостроительного комплекса ЗВЕЗДА https://www.korabel.ru/news/comments/problemy_sudostroeniya_i_sudoremonta.html (дата обращения 04.12.2021)
15. Официальный сайт ООО "и-Маш" https://www.i-mash.ru/news/nov_predpr/66953-sudostroitelej-kryma-zagruzili-na-10-let-vpered.html (дата обращения 04.12.2021)
16. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 05.11.2020 №2868-р// План мероприятий по реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

References

1. Official website of the Ministry of Industry and Trade of Russia <https://minpromtorg.gov.ru/activities/industry/otrasli/sudostroi/> (accessed 1.12.2021)
2. Federal Law "On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation in Connection with the implementation of measures of state support for shipbuilding and shipping" dated 07.11.2011 N 305-FZ (latest edition) http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121269/ (accessed 03.12.2021)
3. Information agency "Info Line". "The shipbuilding industry of Russia. Study. Results of 2019, forecast until 2025." p.11.
4. Official website of the TASS News Agency <https://tass.ru/armiya-i-opk/9006491> (accessed 03.12.2021)
5. Official website of RIA Novosti Crimea <https://crimea.ria.ru/20190226/1116140824.html> (accessed 01.12.2021)
6. Official website of the Office of the Federal State Statistics Service for the Republic of Crimea and Sevastopol <https://crimea.gks.ru/storage/mediabank/IUHFi2IO/ОФ%20СТАТ%20Наука%20Персонал.pdf> (accessed 20.08.2021)
7. Official website of the Office of the Federal State Statistics Service for the Republic of Crimea and Sevastopol <https://crimea.gks.ru/storage/mediabank/zhTqVhzw/инновац%20для%20сайта2019.pdf>
8. Official website of JSC Shipbuilding Plant "SEA" <https://moreship.ru/history/> (accessed 03.12.2021)
9. Official website of the TASS News Agency <https://tass.ru/ekonomika/5580405> (accessed 10.09.2021)
10. The official website of the Sevastopol news portal ForPost <https://sevastopol.su/news/znamenityy-sudostroitelnyy-zavod-more-v-feodosii-stanet-bankrotom> (accessed 4.12.2021)
11. The official website of the Crimean INFORMER news portal <https://ruinformer.com/page/kak-umiraet-krymskoe-sudostroenie> (accessed 04.12.2021)
12. "Maritime Policy of Russia". Official publication of the Maritime Board under the Government of the Russian Federation. No. 17, 2016. p. 11.
13. Official website of the ZVEZDA shipbuilding complex https://www.korabel.ru/news/comments/muzey_sevmorzavoda_istoriya_stroitelstva_vityazy_ochakova_potemkina.html#:~:text=В%201783%20году%2C%20когда%20Григорий,1905-му%20году%20достроен%20знаменитый%20%22Потемкин%22 (accessed 05.12.2021)
14. Official website of the ZVEZDA shipbuilding complex https://www.korabel.ru/news/comments/problemy_sudostroeniya_i_sudoremonta.html (accessed 04.12.2021)
15. The official website of LLC "I-Mash" https://www.i-mash.ru/news/nov_predpr/66953-sudostroitelej-kryma-zagruzili-na-10-let-vpered.html (accessed 04.12.2021)
16. Decree of the Government of the Russian Federation No. 2868-r dated 05.11.2020// Action plan for the implementation of the Shipbuilding Industry Development Strategy for the period up to 2035