

УДК 338.45:623.8

Н. В. Жаринов, Л. В. Геращенко, П. В. Соколов

Экономическая оценка современных тенденций развития морской деятельности России в области кораблестроения

N. V. Zharinov, L. V. Gerashchenko, P. V. Sokolov

Economic assessment of current trends of Russian maritime activities in the field of shipbuilding

Аннотация. В статье выполнен анализ современных тенденций развития отечественного судостроения в условиях геополитической и экономической нестабильности и действия антироссийских и ответных санкций. Оценены возможности России по проведению импортозамещения в сфере военно-промышленного комплекса. Представлен обзор отечественного и зарубежного опыта развития судостроения в условиях экономического кризиса в странах Европы и АТР с позиций целесообразности использования этого опыта в условиях современной России.

Abstract. The paper analyzes the current trends in the development of the domestic shipbuilding industry in terms of the geopolitical and economic instability and anti-Russian and retaliatory sanctions. The possibilities of Russia for import substitution in the military industrial complex have been evaluated. A review of domestic and foreign experience of shipbuilding development in the economic crisis in Europe and the Asia-Pacific region from the standpoint of using this experience in modern Russia has been presented.

Ключевые слова: национальная безопасность, кораблестроение, технологическая революция, импортозамещение.
Key words: national security, shipbuilding, technological revolution, import substitution.

Введение

Национальная безопасность России, ее интересы в Мировом океане, обеспечение безопасности судоходства, промысловой и хозяйственной деятельности, возрастающая зависимость экономики стран мира от минеральных, энергетических и других ресурсов, залегающих в море, постоянно возрастающая потребность в транспортных услугах – все это приводит к необходимости выработки обоснованной морской политики и путей ее реализации¹. Экономические ресурсы планеты на 80 % сосредоточены в Мировом океане, где уже разгорается борьба за доступ к ним. Не следует забывать и о тех стратегических преимуществах, которыми располагают державы, обладающие мощными военными флотами.

В ближайшие 5–10 лет боевой состав ВМС ведущих зарубежных стран в количественном отношении практически не изменится, однако наступательные и оборонительные возможности их возрастут в 1,5–2 раза. Надводные корабли будут оставаться наиболее многочисленной частью и главной ударной силой ВМС. Определяющими направлениями развития надводных кораблей станет повышение ударных возможностей за счет оснащения новым высокоточным оружием (это и модернизированная КР "Томагавк" дальностью до 3 тыс. км и перспективная сверхзвуковая противокорабельная ракета большой дальности на базе существующей КР "Гарпун"), а оборонительных – за счет развития систем корабельного зенитного ракетного оружия по пути повышения их надежности, количества одновременно обстреливаемых целей, расширения зоны поражения и снижения времени реакции. В ближайшие 3–5 лет на надводные силы США может быть возложено решение задач тактической противоракетной обороны тихоокеанского и атлантического побережий.

В целом же развитие военно-морских сил в этот период будет осуществляться в соответствии с принципами комплексного и сбалансированного развития всех их компонентов, способных обеспечить решение задач совместно с другими видами вооруженных сил².

В новой Морской доктрине³ Россия берет на себя обязательства содействовать усилиям мирового сообщества, различных органов коллективной безопасности по предотвращению вооруженных конфликтов и войн. Следовательно, флот России должен соответствовать этим целям и задачам, которые ставит перед собой ведущая морская держава.

¹ О стратегии национальной безопасности Российской Федерации [Электронный ресурс] : Указ Президента Рос. Федерации от 31 дек. 2015 г. № 683 // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/424>.

² Военная доктрина Российской Федерации : утв. Президентом Рос. Федерации 25 декабря 2014 г. № ПР-2976 // Рос. газ. 2014. 30 дек.

³ Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года [Электронный ресурс] : утв. Президентом Рос. Федерации 27 июля 2015 г. // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/1800>.

Развитие мирового судостроения

Внушительный рост флота был бы невозможен без соответствующего развития судостроения. Данный вид деятельности является наиболее трудоемким в машиностроении, затраты труда составляют порядка 40 % в себестоимости судна. Это во многом определяет потребности России в подготовке квалифицированных кадров в сфере морского образования [1], определяющих геополитические и экономические приоритеты развития приморских (арктических) регионов России [2].

В кораблестроении США удерживают безусловное лидерство, объем продукции США превышает 50 % мирового кораблестроения. Следует подчеркнуть, что, по сути, только два государства, США и Россия, комплектуют национальные армии и флот отечественными вооружениями и военной техникой.

Ниша России в мировом разделении труда – это военное кораблестроение, а также строительство сложных судов специального назначения. Достижения России в сфере специального судостроения традиционно демонстрируются на международных военно-морских салонах в Санкт-Петербурге [3]. При этом рациональное сочетание военного, гражданского и специального судостроения и наличие судов основных классов является основополагающим при решении проблемы регионального присутствия России, в частности, в Арктике и других акваториях Мирового океана. Такой подход позволяет сочетать эффективную морскую деятельность и рациональное природопользование, в том числе на основных транспортных магистралях, например в акватории Северного морского пути [4].

За последние 50 лет (с начала 70-х гг.) произошли значительные изменения технологических укладов: появились большие горизонтальные построечные места, оснащенные тяжелым крановым оборудованием; появление мощных компьютеров с графическими процессорами позволяет осуществлять блочное проектирование судна с полным насыщением отсеков трубопроводами и кабельными трассами.

Развитие мирового военного надводного кораблестроения сегодня идет по нескольким параллельным направлениям, при этом можно выделить две основные тенденции, характерные для различных стран. Первая тенденция, характерная в основном для США, стран Западной Европы, Австралии и лидеров АТР – Японии и Южной Кореи, – создание дорогостоящих современных боевых кораблей, оснащенных развитыми многофункциональными автоматизированными системами боевого управления (АСБУ/БИУС), способными вести боевые действия в трех средах, координируя усилия и обмениваясь информацией с другими кораблями, подводками, летательными аппаратами и береговыми силами [5; 6].

Основные направления развития в рамках этой тенденции: создание все более мощных и сложных систем радиоэлектронного оборудования, комбинированных дизель-газотурбинных энергетических установок, активное использование универсальных пусковых установок вертикального пуска с широкой номенклатурой управляемого ракетного вооружения. В ближайшей перспективе – взаимодействие боевых кораблей с беспилотными летательными аппаратами, а также беспилотными катерами и подводными аппаратами и оснащение кораблей оружием на новых физических принципах (лазерное оружие, электромагнитные пушки).

Большое внимание уделяется малозаметности кораблей по физическим полям: в радиолокационном, инфракрасном, акустическом диапазонах. При этом излишне радикальные конструкции (типа проекта DDG-1000 в США) не находят широкого распространения в силу чрезмерной цены и отсутствия аналогичного противника. Корабельная архитектура в целом сохраняется на уровне, достигнутом в конце 1980-х – начале 1990-х гг.

В ряде проектов (норвежских, испанских и др.) используются новые подходы к обеспечению боевой живучести кораблей, предполагающие разделение корпуса на 4–5 зон живучести и исключающие распространение огня по кораблю, даже в случае полного выгорания поврежденной зоны. Такое разделение не отменяет привычного разделения водонепроницаемыми переборками, а дополняет его.

Наиболее характерные представители данной тенденции: эсминцы типа "Орли Берк" (США), их японские клоны, южнокорейские эсминцы типа KDX-II и III, эсминцы проекта 45 (Великобритания), фрегаты типа FREMM (Италия/Франция), фрегаты типа "Альваро де Базан" (Испания), "Фритьоф Нансен" (Норвегия). В рамках данной тенденции строятся также российские фрегаты и, очевидно, будут строиться перспективные эсминцы первого ранга, разрабатываемые для ВМФ России [5].

Вторая тенденция – использование максимально простых и дешевых конструкций и упрощенного состава радиоэлектронного оборудования. Это позволяет при равном водоизмещении снизить стоимость кораблей на 30–50 %, иногда и более. Как правило, используются дизельные энергетические установки, корабли строятся по гражданским нормам живучести, универсальные пусковые установки не используются или используются ограниченно. Подобные корабли главным образом применяются для патрулирования исключительной экономической зоны, их боевая ценность ограничена локальными конфликтами и полицейскими акциями в странах третьего мира. Характерными представителями этой тенденции можно назвать китайские корветы, французские малые фрегаты типа "Флореаль" и ряд других типов кораблей.

При этом необходимо отметить, что даже строительство таких кораблей зачастую возможно только за счет кооперации со странами "первого мира": очень редко страны второго эшелона располагают собственным производством радиоэлектронного оборудования и ракетного вооружения даже в ограниченной номенклатуре [5].

Главную роль в строительстве авианесущих кораблей (в том числе вертолетоносцев) по-прежнему играют США, ведущие строительство суперавианосцев, приспособленных для базирования самолетов с обычным взлетом и посадкой. Помимо США, кораблями, приспособленными для базирования самолетов с обычным взлетом и посадкой, в мире сегодня располагают только Франция, Россия, Китай и Бразилия, но эти корабли значительно уступают американским по своим возможностям.

В ближайшие 20 лет развивать строительство авианосцев под полноценные истребители планируют в основном Индия и Китай, при этом возможности этих кораблей будут расти, и прежде всего, как и в США, за счет более совершенного оборудования, обеспечивающего соответствующий уровень управления соединением и воздушными силами. Не исключено, что по этому пути пойдет и Россия [5; 6].

Особое направление выбрала Великобритания, строящая крупные авианесущие корабли (65 тыс. т), с современным оборудованием под самолеты вертикального взлета и посадки типа F-35B, но подобный выбор обусловлен прежде всего особенностями британской морской политики последних 40 лет и не имеет отношения к техническим параметрам кораблей и самолетов.

Органичное сочетание возможностей самолетов вертикального взлета и относительной доступности малых и средних авианесущих кораблей достигается на образцах третьего направления – легкие авианосцы и УДК с обеспечением базирования самолетов вертикального взлета и посадки, также предназначенных главным образом (за исключением американских) для полицейских операций и действий в локальных конфликтах малой интенсивности. В ряде случаев корабли этого класса несут только вертолеты (например, УДК типа "Мистраль"),

Как и в случае с неавианесущими надводными боевыми кораблями, в строительстве авианосцев и УДК активно используется международная кооперация и импорт оборудования (от собственно корабельных узлов и агрегатов до авиатехники).

Строительство подобных кораблей и их популярность на рынке соответствует растущей роли "морского фактора" в геополитике. Перенос центра тяжести мировой политики в Индо-Тихоокеанский регион диктует рост значения ВМС, включая и амфибийные силы [5; 6].

В развитии подводного кораблестроения можно выделить несколько различных направлений. Для США после распада СССР характерны отказ от попыток создать совершенные и дорогостоящие "суперсубмарины" типа "Сивулф" (построены три из тридцати запланированных) и переход к более простым и универсальным лодкам типа "Вирджиния", уступающим "Сивулфам" по глубине погружения, скорости, мощности энергетической установки и размерам, но обладающим хорошим уровнем скрытности и современным оборудованием. Россия, после долгого перерыва вернувшись к строительству новых атомных субмарин, делает ставку на проект 885 "Ясень". Лодки этого проекта отличаются высокой скоростью и большой глубиной погружения, мощным и разнообразным вооружением и оборудованием, что диктует большие размеры корабля и его высокую стоимость. Россия и США являются лидерами в атомном подводном кораблестроении, определяющими уровень его развития. Остальные страны, ведущие строительство АПЛ (Великобритания, Франция, КНР, Индия и в перспективе Бразилия), повторяют их опыт. Анализируя программы этих стран, можно отметить, что определяющим сегодня является американский подход: реализуемые проекты многоцелевых АПЛ не отличаются рекордными ТТХ и сверхмощным вооружением, стремясь к сбалансированным характеристикам при умеренных затратах. Достаточно специфичным является индийский подход, где в размерности многоцелевой АПЛ фактически создается стратегический ракетноносец с ракетами средней дальности, но подобный проект продиктован внешнеполитическими задачами этой страны, нуждающейся в средствах ядерного сдерживания близлежащих Пакистана и Китая.

Определяющей тенденцией неатомного подводного кораблестроения можно назвать "интернационализацию" проектов. Большинство современных проектов подводных лодок реализуются в международной кооперации, причем не являются исключением даже страны, традиционно лидирующие в этой сфере. Таков германо-итальянский проект U-212/214, франко-испанский Scorpene (оба реализуются и в других странах), шведско-германско-австралийский Collins (с привлечением также американских компаний) и ряд других проектов. Национальное строительство АПЛ фактически присутствует только в России и КНР, при этом КНР активно использует заимствованные узлы и технологии [5; 6].

Изучая опыт стран, добившихся лидерства в гражданском судостроении, а это прежде всего Южная Корея, Китай, Япония, а также успешно развивающиеся Бразилия, Филиппины и Вьетнам, можно сделать простой вывод – во всех этих странах судостроение имеет беспрецедентную поддержку со стороны местных правительств и государственных компаний. Напротив, гражданское судостроение в странах ЕС или США, а также России постепенно деградирует, не имея такой мощной поддержки.

Развитие отечественного судостроения в условиях реализации политики импортозамещения

В настоящее время в мировом кораблестроении продолжается научно-техническая революция, связанная уже не столько с поисками новым форм и конструкций, сколько с повышением эффективности оборудования и вооружения корабля, которое все больше определяет эффективность системы в целом. Так, именно модернизированная АСБУ и радары являются главным отличием американских эсминцев типа "Орли Берк" третьей серии от их предшественников. Совершенствуются силовые установки и оборудование с целью как повышения экономичности и сокращения стоимости жизненного цикла корабля, так и с точки зрения понижения шумности, что увеличивает боевую устойчивость корабля. Здесь очень важен опыт гражданского судостроения.

В период 2010–2015 гг. Россия все еще вкладывала средства в науку и новые разработки в среднем в два раза меньше, чем Южная Корея, в три раза меньше, чем Германия, в семь раз меньше, чем Китай, и почти в 20 раз меньше, чем США [5].

Многолетнее недофинансирование фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок привело к тому, что многие организации могут поставлять только морально и технически устаревшую, более энергоемкую, сложную в эксплуатации и обслуживании и менее надежную продукцию.

Важно также понимать, что корабль как система представляет собой сочетание высокоресурсных элементов (корпус, общекорабельные системы, пусковые установки), продолжительность жизненного цикла которых исчисляется десятками лет (до 30–50, а то и более), и быстро устаревающего радиоэлектронного оборудования и вооружения. При этом боеспособность корабля сегодня в первую очередь определяется именно этими элементами [5; 6].

Однако, несмотря на провозглашенный курс на импортозамещение, на практике пока не понятно, какую именно отечественную продукцию и, главное, каким образом создавать: копировать существующую и технологии ее производства или создавать новые технологии, возможно ли производство "с нуля" или необходимо рассчитывать на помощь иностранных производителей.

В настоящий момент сотрудничество России с Украиной в военно-технической сфере прекращено, остановились поставки компонентов для военно-промышленного комплекса. Ранее комплектующее оборудование поставлялось:

- запорожским заводом "Мотор Сич", который занимался разработкой, производством, ремонтом и обслуживанием газотурбинных двигателей для российских кораблей и воздушных судов;
- николаевским предприятием "Зоря" – "Машпроект", осуществлявшим поставку морских газотурбинных двигателей, морских редукторов и комплектных пропульсивных установок для всех типов кораблей и судов.

И это только отдельные направления импортозамещения. По данным Центра макроэкономического анализа и краткосрочного прогнозирования (ЦМАКП), доля импорта комплектующих для внутреннего спроса в России в последние годы была на уровне 24 %. Политика импортозамещения в широком смысле означает создание при поддержке государства новых промышленных предприятий для производства комплектующего оборудования как для судостроения, так и для других отраслей, которые будут ориентироваться на глобальный рынок и конкуренцию. Новые предприятия должны начинать свою деятельность с внутреннего рынка, который формирует государство за счет спроса государственных корпораций и госкомпаний. Благодаря такой локализации и достигается импортозамещение, поскольку количество ввозимой в страну продукции снижается за счет внутреннего производства.

В настоящее время объемы выпуска судостроительной продукции несколько увеличиваются, в том числе на основе реализации государственной программы вооружений, однако строительство гражданских судов и гражданской морской техники по-прежнему находится на низком уровне. Разница в объемах строительства военных кораблей и гражданских судов остается достаточно большой: к началу 2015 г. объем военного судостроения составлял ориентировочно 81 %, а строительство гражданских судов и морской техники занимало порядка 19 %.

Больше всего задействованы в выполнении строительства военных заказов производственные мощности таких предприятий как ОАО «ПО "Севмаш"» и ОАО «ЦС "Звездочка"». Гражданское судостроение осуществляется на заводах, входящих в состав Объединенной судостроительной корпорации (ОАО "ОСК"). Уже построены и эксплуатируются нефтедобывающая платформа "Приразломная" в Печорском море, самоподъемная буровая установка "Арктическая", предназначенная для разведки и буровых работ по нефти и газу на шельфах Арктики, полупогружные буровые установки "Полярная звезда" и "Северное сияние". ОАО "Балтийский завод" заканчивает строительство первого из серии универсального атомного ледокола "Арктика" мощностью 60 МВт, а также ведет строительство дизель-электрических ледоколов мощностью 25 МВт и плавучего атомного энергоблока "Академик Ломоносов". ОАО "Выборгский судостроительный завод" строит три линейных дизель-электрических ледокола мощностью 16 МВт.

Крупнейшие отечественные компании, такие как ОАО "Новатэк", специализирующиеся на разведке, добыче и переработке углеводородов (природного газа, газового конденсата и нефти), и ОАО «НК "Роснефть"» разрабатывают планы строительства собственных верфей для создания морских судов ледового класса и арктической шельфовой техники.

Следует отметить, что в России уже предпринимаются меры для поддержки судостроительной промышленности: созданы механизмы государственно-частного партнерства, разработаны налоговые преференции для создания новых производств, субсидируются процентные ставки по кредитам, получаемым предприятиями для технического перевооружения своих производств, из федерального бюджета финансируются перспективные НИОКР. Однако этих мер недостаточно.

Для преодоления технологической зависимости крайне необходима последовательная государственная политика импортозамещения. Не менее важны меры организационного характера: создание институтов, способных осуществлять координацию в области стратегического планирования и научно-технической политики. Для реализации этих задач требуется проведение эффективной долгосрочной государственной промышленной политики, главной задачей которой должна стать разработка мер законодательного, финансового, организационного и кадрового обеспечения.

При реализации политики импортозамещения особое внимание необходимо сконцентрировать на внутренних источниках совершенствования современных перспективных технологий и достижениях ведущих отечественных промышленных предприятий и отдельных регионов.

Выполнение программы импортозамещения требует принципиально новых механизмов государственной поддержки. По оценке Правительства Российской Федерации, в случае реализации продуманной политики импортозамещения к 2020 г. можно рассчитывать на снижение импортозависимости по разным отраслям промышленности, в том числе в отрасли судового машиностроения.

Под введенными в середине 2014 г. странами ЕС, США, Канадой, Австралией и Японией в отношении России экономическими санкциями оказались многие предприятия оборонно-промышленного комплекса (ОПК) и ряд промышленных предприятий: корпорация ОАО "Объединенная судостроительная корпорация", "КБ приборостроения" и др. Помимо этого, решение о прекращении взаимодействия с Россией в области военно-технического сотрудничества (ВТС) и ограничении поставок комплектующих для ОПК России приняли власти Украины.

Для решения задачи импортозамещения стране понадобится около 50 млрд руб. Соответствующие финансовые объемы предусмотрены в Федеральном законе от 1 декабря 2014 г. № 384-ФЗ "О федеральном бюджете на 2015 г. и на плановый период 2016 и 2017 гг.". По информации заместителя министра обороны Российской Федерации Ю. И. Борисова, военное ведомство уже проанализировало наличие запасов комплектующих и в срочном порядке планирует приступить к производству недостающих деталей. По утверждению Минобороны России, экономические санкции, введенные США и ЕС в части запрета на поставки продукции военного и двойного назначения, не смогут воспрепятствовать предусмотренным планам перевооружения армии и флота России.

Перед судостроительной отраслью Российской Федерации поставлена важная задача – добиться увеличения выпуска коммерческих судов на отечественных верфях и обеспечить их комплектацию отечественными материалами и оборудованием. Для решения этой задачи необходимо прежде всего:

1) провести мониторинг отрасли, четко определить, в каком секторе судостроения (строительство коммерческого флота: танкеров, балкеров, многоцелевых судов, судов типа "река – море"; строительство рыбодобывающих и перерабатывающих судов; специализированное судостроение: буровых платформ и судов обеспечения) импортная зависимость минимальна и может быть ликвидирована действующими отечественными предприятиями судового машиностроения;

2) наладить взаимодействие судостроительных предприятий с компаниями, промышленными предприятиями, производящими необходимую номенклатуру комплектующего судового оборудования.

Базовой основой взаимодействия должны стать:

– государственная программа развития судостроения до 2030 г.;

– государственная программа развития флота;

– планы судостроительных заводов по строительству судов торгового флота.

При этом необходимо выстроить прозрачную экономическую систему модернизации и развития на перспективу. С одной стороны, данная система должна обеспечивать гарантированное проектное финансирование, а с другой – совершенно новую кредитную политику, стимулирующую судостроительную отрасль и ее инфраструктуру.

Судостроительная инфраструктура – это прежде всего комплекс взаимосвязанных предприятий судового машиностроения, поставляющих материалы и комплектующее оборудование, и ее роль заключается в наполнении внутреннего рынка необходимой судостроению продукцией. При этом должна быть четко выстроена система планирования, расчетная политика, работа системы договоров и контрактов на поставку комплектующей продукции, организация поставок и контроль качества.

Требуется проанализировать состояние отечественного внутреннего рынка и его технический потенциал по основным видам продукции, необходимой для судостроительных предприятий.

Накопленный пятнадцатилетний опыт строительства морской ледостойкой стационарной платформы "Приразломная" явился достаточно негативным. Во-первых, из-за отсутствия финансовых средств ее строительство постоянно приостанавливалось. В целях уменьшения стоимости строительства пришлось использовать оборудование списанной норвежской платформы "Natton". Кроме того, имелись технические проблемы, которые не позволяли вводить платформу в эксплуатацию. По заявлению руководства компании ООО "Газпром добыча шельф", при строительстве "Приразломной" 80 % оборудования было бракованным и возвращалось заводу-изготовителю.

Таким образом, в условиях нарастающего давления на российскую экономику со стороны западных стран Правительство Российской Федерации вынуждено принимать экстренные меры как по стимулированию импортозамещения нефтегазового оборудования, так и по поиску новых партнеров в шельфовых проектах, связанных с использованием шельфовых платформ. Расширение круга стран, которые будут сотрудничать с Россией в Арктике, не только придаст стабильность освоению этого региона, но и диверсифицирует рынок сбыта углеводородов.

В настоящее время определены основные направления развития российской судостроительной промышленности, включающие:

- развитие военного кораблестроения (в рамках гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества);
- проектирование и строительство высокотехнологичных судов и морской техники для работы в условиях Арктики и северных морей, освоения шельфовых месторождений;
- строительство отечественных научно-исследовательских судов и ледоколов;
- строительство морских транспортных судов, речных судов и смешанного плавания ("море – река");
- строительство на отечественных верфях высокотехнологичных судов для российского рыбохозяйственного комплекса.

Правительством Российской Федерации, федеральными органами государственной власти, заинтересованными организациями разработан и реализуется ряд организационных, финансовых, нормативно-правовых и иных мер, направленных на развитие отечественного судостроения, в первую очередь связанных с поддержкой политики импортозамещения в области судового машиностроения и приборостроения, создания отечественной конкурентоспособной применительно к условиям мирового рынка судостроительной продукции.

В настоящее время отечественная судостроительная промышленность представлена 167 предприятиями, из них 116 – промышленные предприятия, 51 – научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации. Они расположены практически в семи федеральных округах, наибольшая концентрация на Северо-Западе – около 40 % предприятий.

Учитывая также, что на существующих верфях отсутствуют необходимые возможности для создания крупнотоннажных судов (танкеров и газовозов водоизмещением более 80 тыс. т), ОАО "ОСК" на период до 2020 г. подготовлены предложения по модернизации ОАО «ПО "Севмаш"» и созданию центра технического обслуживания морской техники в Мурманске на базе "35 СРЗ" для обеспечения освоения арктического шельфа.

Заключение

Основным фактором, сдерживающим развитие судостроения в России, является отсутствие общепринятых в мировой практике мер государственного регулирования и стимулирования развития национального судостроения. Для сохранения конкурентоспособности необходимы обновление технологии и модернизация основных производственных фондов судостроения, поддержка судостроительной науки, решение проблем подготовки и переподготовки кадров. Государственное управление судостроительной промышленностью должно реализовываться как подсистема единой системы государственного управления морской деятельностью.

Судостроительная промышленность, являясь одной из важнейших отраслей оборонно-промышленного комплекса страны, обладая высоким научно-техническим и производственным потенциалом, оказывает решающее влияние на многие другие смежные отрасли и на экономику страны в целом, а также на ее обороноспособность и политическое положение в мире.

Библиографический список

1. Герашенко Л. В. Опыт организации и современные тенденции развития морского образования // Вестник МГТУ. 2012. Т. 15, № 1. С. 157–160.
2. Селин В. С., Козьменко С. Ю., Герашенко Л. В. Арктические коммуникации и региональные геополитические приоритеты экономического развития России // Геополитика и безопасность. 2012. № 2 (18). С. 94–102.

3. Богачев В. Ф., Савельев А. Н., Евграфова Л. Е. Международный военно-морской салон в Санкт-Петербурге: перспективы развития // Геополитика и безопасность. 2014. № 2. С. 115–118.
4. Веретенников Н. П., Геращенко Л. В., Горячевская Е. С. Северный морской путь: история, экономика, геополитика, безопасность // Геополитика и безопасность. 2015. № 2 (30). С. 88–94.
5. Капитанец И. М. Флот в войнах шестого поколения. Взгляды на концептуальные основы развития и применения флота России. М. : Вече, 2003. 520 с.
6. Капитанец И. М. Сильный флот – сильная Россия. М. : Вече, 2006. 536 с.

References

1. Geraschenko L. V. Opyt organizatsii i sovremennye tendentsii razvitiya morskogo obrazovaniya [Experience in organizing and modern trends in the development of maritime education] // Vestnik MGTU. 2012. V. 15, N 1. P. 157–160.
2. Selin V. S., Koz'menko S. Yu., Geraschenko L. V. Arkticheskie kommunikatsii i regionalnye geopoliticheskie priority ekonomicheskogo razvitiya Rossii [Arctic communication and regional geopolitical priorities of economic development of Russia] // Geopolitika i bezopasnost. 2012. N 2 (18). P. 94–102.
3. Bogachev V. F., Savel'ev A. N., Evgrafova L. E. Mezhdunarodnyi voenno-morskoy salon v Sankt-Peterburge: perspektivy razvitiya [International Naval Show in St. Petersburg: development prospects] // Geopolitika i bezopasnost. 2014. N 2. P. 115–118.
4. Veretennikov N. P., Geraschenko L. V., Goryachevskaya E. S. Severnyi morskoy put: istoriya, ekonomika, geopolitika, bezopasnost [The Northern Sea Route: History, economics, geopolitics, security] // Geopolitika i bezopasnost. 2015. N 2 (30). P. 88–94.
5. Kapitanets I. M. Flot v voynah shestogo pokoleniya [The fleet in the sixth generation wars]. Vzglyady na kontseptualnye osnovy razvitiya i primeneniya flota Rossii. M. : Veche, 2003. 520 p.
6. Kapitanets I. M. Silnyi flot – silnaya Rossiya [Strong fleet – strong Rossiya]. M. : Veche, 2006. 536 p.

Сведения об авторах

Жаринов Николай Васильевич – Военная академия Генерального штаба Вооруженных сил России, канд. экон. наук, доцент, контр-адмирал

Zharinov N. V. – Military Academy of the General Staff of the Russian Armed Forces, Cand. of Econ. Sci., Associate Professor, Rear-Admiral

Геращенко Людмила Владимировна – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, канд. экон. наук, доцент, первый проректор; e-mail: geraschenkov@mstu.edu.ru

Gerashchenko L. V. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Cand. of Econ. Sci., Associate Professor, First Vice-Rector; e-mail: geraschenkov@mstu.edu.ru

Соколов Павел Владимирович – ОАО "Мурманский морской рыбный порт", первый заместитель генерального директора

Sokolov P. V. – OJSC "Murmansk Sea Fishing Port", First Deputy General Director