результатов действия. Из чего следует, что модель рассматривается как попытка объединения моделей Гарвардской школы и И. Ансоффа.

Во-вторых, модель является связью стратегического планирования со среднесрочным и тактическим, что имеет большое значение при моделировании процесса формирования стратегического плана.

Предметом стратегического планирования может стать любая деятельность, которая касается предпринимательства. Объектами приложения считаются: прибыль, маркетинг, организация производственного процесса, ценообразование, капитальные вложения, трудовые отношения, НИОКР и др.

Когда создаются детализированные, скоординированные планы для выбранных бизнес-сфер, где происходит достижение целей путем реализации стратегий для использования ресурсов, это есть процесс среднесрочного планирования.

1. Ансофф И. Стратегическое управление. – М.: Экономика, 1989. – 303 с.
2. Петров А.Н. Стратегический менеджмент. 3-е изд. – СПб.: Питер, 2015 – 400 с.
3. Хасби Д. Стратегический менеджмент. – М.: Контур, 1998. – 198 с.

Медведева Н.А.
Стратегии развития судостроительной отрасли

ИТМО
(Россия, Санкт-Петербург)

doi: 10.18411/lj-02-2020-77

idsp: ljjournal-02-2020-77

Аннотация

В статье рассматривается актуальность разработки и внедрения в структуру судостроительных организаций стратегий, позволяющих занять устойчивые позиции российскому судостроению на международном рынке. Бездействие в сегменте судостроения может привести к негативным последствиям, так как морская отрасль – одна из ключевых отраслей глобальной экономики, где свыше 80% объема всех мировых перевозок, более 30% добычи нефти, а также один из основных резервов в области добычи полезных ископаемых и производства продовольствия. Негативный сценарий предоставляет возможность формирования рынка судостроения без участия России, что влечет за собой не только отсутствие технологических преимуществ России, но и утрату позиции в морской отрасли.

Ключевые слова: стратегия производства, судостроительная промышленность, технологическое развитие, российская судостроительная отрасль, конкурентные стратегии

Abstract

In the article considers the relevance of development and implementation in the structure of shipbuilding organization strategies that allow Russian shipbuilding take a stable position in the international market. Inaction in the shipbuilding segment can lead to negative consequences, as the marine industry - is one of the key sectors of the global economy where over than 80% of total world shipping, more than 30% of oil production, as well as one of the main reserves in the field of mining and foodstuff production. The negative scenario provides an opportunity of formation the shipbuilding market without the participation of Russia, which entails not only the lack of technological benefits of Russia, but also the loss of position in maritime industry.

Keywords: production strategy, shipbuilding industry, technological development, Russian shipbuilding industry, competitive strategies

Правильный выбор стратегии развития предприятия позитивно сказывается на эффективности работы организации, позволяет наилучшим способом реализовать человеческий капитал и иные ресурсы.

Актуальность данной задачи обусловлена тем, что судостроительная гражданская и военная промышленность оказывает большое влияние на многие другие смежные отрасли и экономику страны в целом, а также на ее обороноспособность и политическое положение в мире. Именно состояние судостроения отражает экономическое состояние страны и ее оборонной системы.

Судостроение относится к промышленным отраслям, обладающим большим потенциалом, позволяющим за достаточно короткие сроки создавать конкурентоспособную продукцию для внутренних и внешних рынков.

В условиях сильной конкурентной среды на внешних рынках в отрасли судостроения и быстро меняющейся ситуации на мировых рынках, следует выработать долгосрочную стратегию выхода и развития на международном рынке, которая позволит поспевать за изменениями, происходящими во внешней среде.

Изменение позиции и запросов потребителя, высокий рост в конкурентной среде, инновации науки и техники, расширение информационных сетей, доступность современных технологий, изменение приоритета человеческих ресурсов, а также множество причин, привели к росту спроса в применении стратегического менеджмента.

Несмотря на то, что стратегический менеджмент имеет целый ряд способов прогнозирования изменений внешних условий, существуют некоторые проблемы в применении стратегического менеджмента в планировании выхода на внешние рынки и развитии организации.

Каждое предприятие уникально, по этой причине процесс разработки стратегии очень важен и уникален, так как он зависит от многих факторов, таких как: позиции предприятия на рынке, динамики развития, потенциала поведения конкурентов, особенностей производимого товара или особенностей оказываемых услуг, состояние экономики.

К сектору экономики, преобладающим производственным и научно-техническим потенциалом и способным оказывать существенное влияние на технологическое развитие в смежных отраслях, можно отнести судостроительную отрасль. По этой причине, многие мировые морские державы особенно концентрируют внимание на развитии инновационных технологий в судостроительной отрасли.

На данный момент рынок судостроения занимает второе место после авиастроения.

Судостроение является одной из стратегических отраслей, так как определяет перспективы развития судов гражданского, военного назначения, научно-исследовательского, судов нефтедобычи и газодобычи на шельфах.

Значительную роль в судостроении играют предприятия государственной собственности, производство которых направленно на продукцию военного назначения – системы управления и навигации, подводные лодки, боевые надводные суда и корабли.

Особый толчок в развитии судостроительной отрасли дали глобальные вызовы в различных отраслях экономики. Так, исчерпание невозобновляемых энергетических природных запасов требует исследование и освоение континентальных шельфов, объемы и сложности перевозки грузов по Северному морскому пути, нехватка продуктов питания и чистой питьевой воды, что дало развитие судов научного, грузового, рыбопромыслового назначения.

На текущий момент насчитываются 560 верфей, которые способны построить суда тоннажем 60 млн CGT (компенсированный брутто-тоннаж) в течение одного года,

но основными являются 166 верфей, которые обеспечивают 85 % объема мирового судостроения.

Основными барьерами выхода на рынок судостроения являются колоссальная капиталоемкость производства и длительный производственный цикл. Это считается проблемой не только для производителей, но и для потребителей, которые ощущают значительную стоимость продукции и достаточно невыгодные кредитные условия, которые ставят заказчика в зависимость от инфраструктуры финансов. Такое положение влечет за собой некие следствия, одно из которых – отсутствие конкуренции среди покупателей: только крупные судовладельческие компании в состоянии привлекать средства на финансовых рынках.

Таким образом, отечественное судостроение перестроится в новую конкурентную среду, от серийного производства к узкоспециализированным заказам с жесткой ценовой политикой.

Также, имеется ряд ограничивающих серьезных проблем реализации потенциала российской судостроительной отрасли:

- отставание в сфере гражданского судостроения, так как основная ориентация на судостроение военного направления;
- высокий уровень физического и морального износа основных фондов, острая проблема с квалифицированными кадрами, устаревшие технологические и проектные решения;
- высокий уровень таможенной и налоговой нагрузки;
- плохие условия финансирования реализации проектов судостроения, по сравнению с зарубежными верфями.

Если рассматривать более детально все возможные риски, то можно разбить на несколько групп:

- Макроэкономические риски:
- Колебание цен на мировом рынке нефтепродуктов, экспортного сырья, экономический кризис приводит к сокращению доходов государственного бюджета;
- Поэтапное сокращение поддержки отечественного судостроения государством, связанное с вступлением РФ во Всемирную торговую организацию.
- Финансовые и временные риски:
- Рост инфляции;
- Рост цен на сырье, энергоносители, материалы;
- Специфические риски, связанные с особыми климатическими и гидрологическими условиями;
- Изменение общего инвестиционного климата стране, снижение активности инвестирования в судостроение.
- Организационные риски:
- Плохое качество предоставляемой информации и искажение оценки общих результатов, вследствие недостаточного уровня стратегического менеджмента;
- Смена руководства или собственника влечет за собой изменение планов деятельности предприятия.
- Кадровые риски:
- Ухудшение демографической ситуации;
- Нехватка квалифицированных кадров.

Для оценки динамичности судостроительной отрасли и для определения точек роста был разработан SWOT-анализ (метод стратегического планирования, заключающийся в выявлении влияющих факторов внутренней и внешней среды

организации), который демонстрирует диапазон развития рынка, чтобы определить основные барьеры для судостроения на внешних и внутренних рынках.

Перед судостроительной индустрией стоит ряд задач, которые несут системный характер. Некоторые из них решаются на федеральном уровне с помощью отраслевых программ. Но чтобы достичь установленных целевых ориентиров данных мер недостаточно, так как строительство перспективных судов требует оборудования и материалов, которые производят смежные отрасли промышленности. Предстоит реализация системы комплексных решений, направленных на восстановление деятельности всех предприятий – производителей речной и морской техники.

Массовая продажа поддержанных кораблей и сокращение флотов ведущих западных стран, влечет обострение конкуренции на мировом рынке судостроительной отрасли.

Развивающиеся страны такие как: Азия, страны Ближнего Востока, Северной Африки, наращивают свой военно-морской потенциал, в противоположность странам Запада.

Отмечается рост интереса судовладельческих и судостроительных компаний к новым, эффективным проектам, которые построены к новым экономическим условиям, где значительно более низкие уровни расхода топлива.

Главные факторы – экономия и акцент на сокращение топливных затрат.

Низкие затраты на постройку, вместе с более низким потреблением топлива, побуждает интерес к постройке нового, экономичного, конкурентоспособного флота по сравнению с удами, которые были заказаны по более высоким ценам, которые будут являться менее конкурентоспособными.

Сравнительный анализ целевых показателей «Форсайт российского судостроения на 2013 – 2030» и текущего состояния российской судостроительной отрасли, показывает разрыв между состоянием на текущий момент и планируемым.

Это касается значимых показателей для компаний судостроительного рынка, таких как: износ основных фондов, который в предположении должен сократиться на 10 % фондоотдачи и производительности труда.

Нужно учитывать, что мировое судостроение и его состояние на текущий момент характеризуется избыточными мощностями.

1. Ансофф И. Стратегическое управление. – М.: Экономика, 1989. – 303 с.
2. Болотов С.П. Разработка стратегии предприятия. – М.: Экономика, 2005. – 213 с.
3. Грант Р. Современный стратегический анализ. 5 изд. – СПб.: Питер, 2008. – 560 с.
4. Департамент стратегического анализа и разработок. Современное состояние и развитие российского судостроения. – Внешэкономбанк, 2011. – С. 2-6.
5. Дехтярук Ю. Форсайт гражданского судостроения – 2030. – ФГУП "Крыловский Государственный Научный Центр", 2014. – С. 30-42

Миненко А.В., Селиверстов М.В.

Современная племенная основа развития животноводческой отрасли Алтайского края

*ФГБОУ ВО Алтайский государственный аграрный университет
(Россия, Барнаул)*

doi: 10.18411/lj-02-2020-78

idsp: ljjournal-02-2020-78

Аннотация

В статье проведен анализ племенного поголовья Алтайского края, Указаны основные предприятия имеющие лицензию на право осуществления племенной деятельностью в области животноводства. Представлены данные по племенному