

Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение  
высшего образования  
«Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

*На правах рукописи*

Трухинова Ольга Леонидовна

**СИСТЕМНЫЕ МЕХАНИЗМЫ  
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ  
ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЦЕССА  
В СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ  
ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством:  
экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами  
(промышленность)

**АВТОРЕФЕРАТ**  
диссертации на соискание ученой  
степени кандидата экономических наук

Научный руководитель

доктор экономических наук, доцент  
Щепетова Светлана Евгеньевна

Москва – 2019

Диссертация представлена к публичному рассмотрению и защите в порядке, установленном ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» в соответствии с предоставленным правом самостоятельно присуждать учёные степени кандидата наук, учёные степени доктора наук согласно положениям пункта 3.1 статьи 4 Федерального закона от 23 августа 1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике».

Публичное рассмотрение и защита диссертации состоится 16 января 2020 г. в 15:00 часов на заседании диссертационного совета Финансового университета Д 505.001.102 по адресу: Москва, Ленинградский проспект, д. 55, Зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в диссертационном зале Библиотечно-информационного комплекса ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» по адресу: 125993, Москва, ГСП-3, Ленинградский проспект, д. 49, комн. 200 и на официальном сайте Финансового университета в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: [www.fa.ru](http://www.fa.ru) .

Персональный состав диссертационного совета:

председатель – Трачук А.В., д.э.н., доцент;  
заместитель председателя – Абдикеев Н.М., д.техн.н., профессор;  
учёный секретарь – Смирнов В.М., д.э.н., доцент;

члены диссертационного совета:

Гаврилин Е.В., д.э.н.;  
Гончаренко Л.П., д.э.н., профессор;  
Кузнецов Н.В., д.э.н.;  
Лосева О.В., д.э.н., доцент;  
Мельник М.В., д.э.н., профессор;  
Паштова Л.Г., д.э.н., доцент;  
Погодина Т.В., д.э.н., профессор;  
Ряховская А.Н., д.э.н., профессор;  
Шаркова А.В., д.э.н., профессор;  
Юданов А.Ю., д.э.н., профессор.

Автореферат разослан 07 октября 2019 г.

Учёный секретарь  
диссертационного совета Д 505.001.102,  
д.э.н., доцент

Смирнов Владимир Михайлович

## I ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Развитие гражданского судостроения важно для современной России. Использование продукции судостроительной промышленности в национальной экономике позволяет получать экономические и социальные выгоды от использования водных ресурсов, которыми богата Россия. Для некоторых территорий России, где водный транспорт является основным, а часто и единственным способом перевозок грузов и пассажиров, наличие судов с соответствующими характеристиками является необходимым условием экономической деятельности населения. Однако тяжелое положение судостроительной промышленности в течение почти трех десятилетий после распада СССР негативно сказалось на состоянии флота различного назначения. Механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса в гражданском судостроении, позволяющие в условиях отсутствия централизованного управления отраслью эффективно обеспечивать экономику России требуемыми судами, не налажены до сих пор.

До девяностых годов XX века в стране действовала система государственного планирования и обоснования инвестиционных проектов по строительству новых судов. Решения принимались исходя из оценок потребности страны в целом по перевозкам грузов и пассажиров, соображений социально-экономической целесообразности использования для этого водного транспорта, расчетов оптимальной загрузки флота. Централизованная экономика позволяла координировать межотраслевые и внутриотраслевые взаимодействия экономических агентов. Стабильное бюджетное финансирование обеспечивало достаточный для экономики уровень ежегодного строительства новых судов. Все это способствовало успешному функционированию судостроительной отрасли.

Децентрализация управления отраслью, приватизация и дробление предприятий, распад налаженных хозяйственных связей в экономике отрицательно повлияли на текущее положение дел в судостроении. В настоящее время имеет место разрозненность участников инвестиционного процесса, каналы коммуникации между ними недостаточно информативны, в используемых процедурах отбора инвестиционных проектов для обновления флота нарушается принцип транспарентности; принятие инвестиционных решений осуществляется без системного обоснования, которое бы учитывало последствия для экономики России в целом и интересы всех стейкхолдеров; инвестиции в отрасли сопряжены с большими рисками, значительными экономическими и временными потерями. Все это свидетельствует о сбоях в действующих механизмах взаимодействия участников инвестиционного процесса и, вкуче с пробелами в управлении судостроительной отраслью как сложной социально-экономической системой, негативно влияет на инвестиционный процесс.

В целом, в судостроении накопилось множество проблем (не ограничивающихся финансовыми и технологическими). Для их решения необходимы изменения сложившейся практики взаимодействия участников инвестиционного процесса и обоснования инвестиционного выбора судостроительных проектов, особенно в гражданском судостроении речного флота как катализаторе развития смежных отраслей (в т.ч. туризма, транспорта и других).

**Степень разработанности темы исследования.** Разрешение многочисленных и взаимосвязанных проблем, наблюдаемых в инвестиционных процессах судостроения, невозможно без их системного осмысления. Фундаментом такого осмысления стали работы Н.М. Абдикеева, И.С. Аглицкого, В.Н. Волковой, Дж. Гараедаги, Э. Деминга, И.Н. Дрогобыцкого, Г.Б. Клейнера, Д. Медоуз, Н.Н. Моисеева, В.С. Мокия, Г. Нива, С.В. Прокопчиной, Д. Руссо, П. Сенджа, Ф.П. Тарасенко, Дж. Форрестера, С.Е. Щепетовой и других зарубежных и отечественных ученых, развивающих теорию систем, методологию системных исследований и системный подход к анализу и решению социально-экономических проблем.

Проблемы судостроения в России изучались многими отечественными учеными. В их числе А.И. Адаменя, В.Л. Александров, И.В. Богатырев, С.И. Буянов, А.М. Васильев, Г.А. Вахарловский, Н.А. Ефремов, Л.М. Гранков, В.Д. Доценко, В.Н. Киреев, В.Н. Костров, С.И. Логачев, О.П. Майданов, В.М. Пашин, Н.С. Симонов, А.В. Соколов, И.Э. Фролов и другие. Эти ученые исследовали причины отставания отрасли и важность ее развития для национальной экономики, показали различные аспекты проблематики судостроения и подчеркивали необходимость государственной поддержки судостроительной промышленности. В трудах М.В. Войлошникова, Е.А. Горина, Г.В. Егорова, И.В. Овчинникова, В.В. Ханычева, К.С. Чернова и других были сделаны шаги по систематизации многочисленных проблем, с которыми сталкиваются участники инвестиционных проектов по строительству новых судов. В научных работах А.В. Абрамова, М.Ю. Алехина, В.В. Волостных, С.А. Огай, В.В. Троилина, Р.В. Троценко, С.К. Швеца и других рассматривался инвестиционный процесс в судостроении. Авторы подчеркивали, что особо актуальной для России является проблема строительства речных судов. В то же время работа по исследованию проблематики судостроения должна быть продолжена для формирования целостной картины взаимосвязей проблем и корневых причин сложившейся ситуации, а также для обоснования мер по повышению и реализации потенциала судостроительной промышленности как стратегически значимой составляющей экономики России.

Заслуживает внимания опыт СССР, когда исследуемая отрасль была стабильна, успешно развивалась на фоне внедрения инновационных разработок того времени, а значит большое значение для диссертационного исследования имеют работы ученых

советского периода в истории нашей страны, посвященных исследованиям инвестиций и описывающих механизмы управления отраслью: В.Н. Богачева, А.Л. Вайнштейна, Я.Б. Кваши, В.П. Красовского, В.В. Новожилова, М.А. Пессель, Т.С. Хачатурова и других. В те годы осуществлялось плановое развитие судостроения. Перспективные проекты реализовывались как целевые программы под единым руководством. Консолидация различных министерств и ведомств позволяла эффективно осуществлять крупные проекты строительства судов нового поколения. Однако организационно-экономические отношения в России существенно изменились, следовательно, требуются новые подходы к выстраиванию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в данной отрасли. Эти подходы должны учитывать накопленный опыт по организации инвестиционного процесса, специфику отрасли и современные условия хозяйствования. Причем организовать взаимодействие участников в процессе инвестиционного выбора необходимо таким образом, чтобы развитие судостроительной промышленности решало задачи развития экономики России, несмотря на отсутствие в настоящее время централизованной координации.

Вопросы управления инвестиционным процессом, оценки и выбора инвестиционного проекта в условиях конкуренции представлены в трудах многих отечественных ученых, в частности, в трудах Т.Н. Березы, С.В. Бовтеева, П.Л. Виленского, Е.В. Гаврилина, Л.П. Гончаренко, В.В. Клочкова, В.В. Ковалёва, Н.В. Кузнецова, В.Н. Лившица, Б.Г. Литвака, О.В. Лосевой, Н.А. Лысовой, И.И. Мазура, И.А. Никоновой, Т.Г. Попадюк, Л.Г. Паштовой, Т.В. Погодиной, Б.А. Райзберга, А.Н. Ряховской, А.Л. Смирнова, В.М. Смирнова, С.А. Смоляка, М.Б. Солесвик, С.А. Титова, А.В. Трачука, Е.Б. Тютюкиной, Р.Н. Федосовой, М.А. Федотовой, В.И. Филатова, В.Д. Шапиро, А.В. Шарковой, А.Ю. Юданова и других. Настоящее исследование базируется на работах указанных авторов. Однако вопросы выбора инвестиционного проекта рассматриваются в научных работах и на практике, как правило, с позиции только инвестора, интересы других участников инвестиционного процесса и влияние их поведения на ситуацию в отрасли во внимание в явном виде не принимаются. Вместе с тем инвестиционный процесс необходимо рассматривать системно, обеспечивать учет интересов всех участников и создание ценности потребителям.

Выбор проектов в инвестиционной деятельности может и должен рассматриваться как частный случай теории принятия решений. Наиболее существенный вклад в развитие методов принятия решений внесли Р. Беллман, Дж. Блэк, Е. Борель, А. Вальд, Е.С. Вентцель, Н. Винер, В.М. Глушков, Г. Дитхелм, С.В. Емельянов, Л.В. Канторович, А.Н. Катулев, Р. Кини, Х. Кун, У. Купер, Т. Купмэнс, О.И. Ларичев, Э.Л. Леманн, М.В. Мельник, О. Моргенштерн, Э. Науман, Дж. Нейман, В.Д. Ногин, В.В. Подиновский, Х. Райфа, Т. Саати, Н.А. Северцев, Л. Севидж, А. Такер, Б. Франклин, А.Т. Хемди, А. Чарнс, У.Р. Эшби, В.В. Яцкевич и другие. Однако разработанные ими подходы и методы должны быть адаптированы к специфике

инвестиционной деятельности в судостроительной промышленности, реализовывать идеологию системного подхода к обоснованию и принятию решений, не ограничиваясь общепринятыми критериями цены, срока окупаемости и другими отдельными показателями.

Вышесказанное приводит к выводу о необходимости совершенствования механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в гражданском судостроении (в т.ч. процедур обоснования инвестиционного выбора) для разрешения имеющихся проблем. Это ставит на повестку дня научную задачу системного описания проблем судостроения, позволяющего объяснить состояние и динамику отрасли в зависимости от экономических отношений и поведения акторов, а также выработать на этой основе научно обоснованные предложения по преобразованию организации инвестиционного процесса. Это предопределило тему диссертационного исследования, цели, задачи, логику и структуру работы.

**Цель и задачи исследования.** Цель диссертационного исследования состоит в совершенствовании системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении для обеспечения целесообразности и транспарентности выбора проектов по строительству судов.

Достижение поставленной цели требует решения следующих **задач**:

- на основе системной методологии, учитывая позиции всех заинтересованных сторон, сконфигурировать проблематику взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении, систематизировать, проанализировать и ранжировать проблемы;

- критически рассмотреть действующий порядок взаимодействия основных участников инвестиционного процесса судостроения (включая условия и факторы, влияющие на поведение заказчика/инвестора), а также аргументировать с системных позиций предложения по его улучшению;

- обосновать роль, место и схему многокритериального инвестиционного выбора в системных механизмах взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении;

- формализовать с системных позиций и алгоритмизировать процедуры многокритериального выбора инвестиционного проекта в судостроении на основе комплекса характеристик в соответствии с международными стандартами;

- разработать методические рекомендации по выстраиванию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса для решения проблем гражданского судостроения (на примере строительства круизного флота).

**Объектом исследования** является судостроительная отрасль как стратегически и социально значимая составляющая машиностроительного комплекса России.

**Предмет исследования** – организационно-экономические и управленческие отношения между участниками инвестиционного процесса в судостроении.

**Методология и методы исследования.** Теоретико-методологическую основу настоящего исследования составили фундаментальные положения теории систем и теории управления. Методология исследования включала анализ и синтез как общенаучные методы познания, методы прикладного системного анализа, методы и модели принятия решений, используемые при управлении инвестиционными проектами. Выводы исследования базировались на результатах группировки, обобщения, сравнения, сопоставления данных. Анализ механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса базировался на принципах системного управления. Основой разработанной схемы многокритериального инвестиционного выбора и проведенных расчетов послужил метод анализа иерархий Т. Саати.

**Информационная база исследования** включает материалы официальных сайтов государственных органов России, Федерального агентства морского и речного транспорта, материалы Росстата и информационных агентств, данные открытых источников судостроительных предприятий и судоходных компаний.

Информационными источниками исследования являлись научные публикации, нормативные акты органов государственной власти Российской Федерации и другие официальные документы в области экономики и управления.

**Область исследования.** Диссертационное исследование соответствует Паспорту научной специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами (промышленность) (экономические науки) п. 1.1.20. «Состояние и перспективы развития отраслей топливно-энергетического, машиностроительного, металлургического комплексов» и п. 1.1.25. «Методологические и методические подходы к решению проблем в области экономики, организации и управления отраслями и предприятиями машиностроительного комплекса».

**Научная новизна исследования** состоит в предложениях по организации механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении на прединвестиционном этапе, которые основаны на структурированном описании проблем судостроительной отрасли и модифицированной постановке задачи многокритериального инвестиционного выбора и позволяют обеспечивать целесообразность, транспарентность и системную согласованность выбора проектов по строительству судов при его реализации в рамках единого информационного пространства в условиях отсутствия централизованного управления отраслью.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Построена логико-структурная модель *проблемного поля участников инвестиционного процесса в судостроении*, интегрирующая на системной основе, в отличие от известных, индивидуальные представления, предпочтения и разрозненные описания проблем акторов в целостную картину и визуализирующая проблемы их

взаимодействия, что позволило выявить причинно-следственные связи в проблематике инвестиционного процесса строительства судна и объяснить сбои в существующих механизмах взаимодействия его участников (С. 12-89).

2. Разработаны предложения по формированию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении, обеспечивающих в отличие от действующего порядка целевую направленность и системную согласованность поведения основных стейкхолдеров в условиях отсутствия централизованного управления отраслью посредством их взаимодействия в рамках единого информационного пространства и обоснования принимаемых решений по выбору инвестиционного проекта на основе принципов системного управления с учетом интересов основных сторон при их активном участии (С. 102-115).

3. Разработана схема обоснования многокритериального выбора инвестиционного проекта, которая отличается от известных подходов формированием альтернатив, ограничений и критериев выбора с учетом выявленных в работе связей типа ситуации инвестирования, поведения заказчика/инвестора и рангов критериев выбора, позволяющая формировать выбор в едином информационном пространстве в соответствии с международными стандартами на основе совокупности критериев удовлетворенности, эффективности и результативности и обеспечивать его транспарентность (С. 90-115).

4. На основе метода анализа иерархий построена модифицированная модель многокритериального выбора инвестиционного проекта, которая, в отличие от известных, базируется на предложенной типологии проблемных ситуаций инвестирования и поведения заказчика, учитывает интересы и ограничения участников инвестиционного процесса, позволяет алгоритмизировать и спроецировать на единое информационное пространство управленческие процедуры (С. 116-142).

5. Разработаны методические рекомендации по выстраиванию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса для решения проблем гражданского судостроения и применению предложенной схемы обоснования многокритериального выбора инвестиционного проекта в судостроительной промышленности, учитывающие специфику отрасли и позволяющие сбалансировать при формировании комплексной оценки альтернатив интересы всех заинтересованных сторон, а также обеспечить целесообразность и транспарентность выбора проектов по строительству судов (С. 143-162).

**Теоретическая значимость исследования** заключается в разработке системного описания проблематики судостроения, позволяющего объяснить состояние и динамику отрасли в зависимости от поведения акторов, а также аргументировать изменения, которые требуется внести в механизмы их взаимодействия и в порядок обоснования инвестиционного выбора для решения текущих проблем. Предложенный порядок обоснования инвестиционного выбора и

выстраивания механизмов взаимодействия акторов на прединвестиционном этапе строительства судна представляет интерес для отраслевой управленческой науки. Общеотраслевое значение имеет подход к обоснованию многокритериального выбора инвестиционного проекта на основе системной методологии, который формирует комплексную интегральную оценку альтернативы, учитывая интересы ключевых заинтересованных сторон, проецируя их интересы в пространство показателей удовлетворенности, эффективности и результативности, устанавливая значимость этих показателей в зависимости от типа ситуации инвестирования и предпочтений заказчика. Этот подход к обоснованию решений может быть применим не только в судостроительной отрасли, но и в других. Основные результаты исследования конкретизируют и дополняют теорию инвестиций за счет формализации прединвестиционного этапа.

**Практическая значимость исследования.** В диссертации представлены методические рекомендации обоснования инвестиционного выбора, позволяющие заказчику на основе количественной и качественной информации о проектах сформировать комплексные интегральные оценки альтернатив для их ранжирования в зависимости от типа проблемной ситуации. Предлагаемая схема обоснования инвестиционного выбора в рамках единого информационного пространства (далее – ЕИП) позволяет повысить информативность процедур взаимодействия заказчика, проектанта и судостроителя, а также транспарентность инвестиционного выбора за счет последовательного согласования акторами целевых установок, возможностей и ограничений реализации проекта по строительству судна гражданского назначения.

Самостоятельное практическое значение имеют следующие результаты:

- типология проблемных ситуаций (ситуаций инвестирования) и принципиальных подходов заказчика к решению проблем;
- процедура определения рангов обобщенных критериев выбора (удовлетворенности, эффективности, результативности) и формирующих их показателей инвестиционных проектов по строительству пассажирских судов с учетом типов ситуаций инвестирования;
- схема обоснования инвестиционного выбора (от формулирования проблемы до ранжирования альтернативы);
- форма для проведения автоматизированных расчетов по сравнению проектов судов пассажирского флота с целью обоснования инвестиционного выбора (Microsoft Excel).

**Степень достоверности результатов исследования.** Достоверность положений и выводов диссертационного исследования обеспечивается корректным применением методологии прикладного системного анализа, опорой на признанные положения теории управления, в т.ч. теории управления инвестиционными проектами, использованием достоверных и проверяемых данных об изучаемом объекте, корректным применением методов их обработки, а также апробацией результатов исследования. Полученные результаты согласуются с проведенными исследованиями других авторов по

рассматриваемой тематике. Внедрение результатов диссертации подтверждено в установленном порядке.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные положения диссертационной работы и предлагаемые методические разработки докладывались автором на научных и практических конференциях: на IV межвузовской научно-практической конференции «Современные проблемы науки, образования и производства» (г. Н. Новгород, Нижегородский филиал УРАО, 24 апреля 2004 г.); на Межвузовской научно-практической конференции Первые Прохоровские чтения «Проблемы эффективности управления предприятий транспорта» (г. Н. Новгород, ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2004 г.); на Научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов «Проблемы и перспективы развития учебно-научно-инновационных транспортных комплексов» (г. Н. Новгород, ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 21 мая 2009 г.); на II Международной научно-практической конференции «Современные проблемы науки, образования и производства» (г. Н. Новгород, Нижегородский филиал УРАО, 16 апреля 2010 г.); на Научной конференции «Экономика. Право. Образование. Региональный аспект» (г. Н. Новгород, филиал НОУ ВПО «Московский институт экономики, менеджмента и права», 2011 г.); на V Международной научно-практической конференции «Социальные и гуманитарные науки: образование и общество» (г. Н. Новгород, Нижегородский филиал УРАО, 19 апреля 2013 г.); на Научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек» (г. Н. Новгород, ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 15-18 мая 2013 г.); на VI Международной научно-практической конференции «Социальные и гуманитарные науки: образование и общество» (г. Н. Новгород, Нижегородский филиал УРАО, 25 апреля 2015 г.); на 18-м международном научно-промышленном форуме «Великие реки» (г. Н. Новгород, ФГБОУ ВО «ВГАВТ», 17-20 мая 2016 г.); на III Всероссийском научно-практическом семинаре «Актуальные проблемы управления» (г. Н. Новгород, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 25 декабря 2016 г.); на I Всероссийском научно-практическом семинаре «Актуальные проблемы экономики и бухгалтерского учета» (г. Н. Новгород, ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 1 марта 2017 г.).

Диссертация связана с исследованиями, проводимыми в Финансовом университете в рамках Общеуниверситетской темы «Устойчивое развитие России в условиях глобальных изменений» на период 2014-2018 гг. по подтеме: «Системный анализ инвестиционной деятельности».

Основные положения диссертации внедрены в деятельность АО «Судоходная компания «Волжское пароходство». Применение на практике результатов, полученных в диссертации

(в частности, универсальной перечней показателей целевого пространства выбора инвестиционного проекта в судостроении, иерархической схемы процесса многокритериального выбора инвестиционного проекта и рекомендаций по ее применению), способствовало улучшению организации работ на прединвестиционном этапе в части обоснования инвестиционного выбора и формирования технического задания.

Использование методических рекомендаций по применению иерархической схемы многокритериального выбора инвестиционного проекта в отношении формирования заказов поставщикам на судостроительном предприятии ПАО «Завод «Красное Сормово» позволило последовательно производить инвестиционный выбор, формировать комплексную оценку альтернатив и обосновывать выбор с учетом предпочтений заказчика в каждой ситуации.

В проектной организации АО КБ «Вымпел» применяется учитывающая отраслевую специфику судостроения методика многокритериального выбора, разработанная автором, приняты к сведению результаты системного анализа отрасли в современных условиях и внедрены предложенные в диссертационной работе рекомендации по организации взаимодействия проектантов с другими участниками инвестиционного процесса в судостроительной промышленности на прединвестиционном этапе.

Основные выводы и результаты исследования используются кафедрой «Бухгалтерского учета, анализа и финансов» ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» в преподавании учебной дисциплины «Инвестиционный анализ».

Внедрение результатов исследования подтверждено соответствующими справками.

**Публикации.** По теме диссертации опубликовано 15 работ общим объемом 9,5 п.л. (авторский объем – 8,15 п.л.), в том числе 7 работ общим объемом 7,0 п.л. (авторский объем - 5,9 п.л.) опубликованы в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК при Минобрнауки России.

**Структура и объем диссертационной работы** обусловлены содержанием темы, целями, задачами и логикой исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы из 200 наименований и 9 приложений. Текст диссертации изложен на 270 страницах, содержит 53 рисунка и 74 таблицы.

## II ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

### 1. Логико-структурная модель проблемного поля участников инвестиционного процесса в судостроении (п. 1.1.20).

Богатые водные ресурсы России обуславливают большое значение судостроительной промышленности и ее продукции для экономики России. Потребность в строительстве судов велика из-за необходимости обновления гражданского флота (эксплуатируемые в настоящее время суда имеют средний возраст около 40 лет при нормативном сроке эксплуатации не более 45-50 лет). Повышение международных требований к техническому состоянию судов смешанного плавания, вызвавшее ускорение их утилизации, также повлияло на рост потребности в современных судах. Несмотря на это, судостроительная отрасль не развивается должным образом. За 2010-2016 гг. в России выбыло 2899 ед. флота (24% от общего количества числящихся в Российском Речном Регистре), а построено около 1470 речных и смешанных судов. Значительное количество судов, востребованных российскими заказчиками, строилось за рубежом. Для улучшения ситуации требуется не только введение новых мощностей судостроительных предприятий и/или их модернизация, но и, как обосновано в работе, улучшение действующего порядка взаимодействия участников инвестиционного процесса.

Инвестиционный процесс по строительству судов сопряжен со множеством проблем. Систематизация проблематики судостроения произведена в работе на основе контент-анализа, результатов экспертных опросов и аналитических выводов, полученных в ходе применения методологического аппарата прикладного системного анализа. Разработанная при этом логико-структурная модель (далее – ЛСМ) проблемного поля участников инвестиционного процесса, представленная обобщенно на рисунке 1 (комплекс таблиц, схем и причинно-следственных диаграмм), позволила систематизировать проблемы участников инвестиционного процесса в судостроении, ранжировать их и визуализировать взаимосвязи между ними. ЛСМ показала, что многие из них возникли как результат существующей практики взаимоотношений участников и их поведения.

Примечание – В отличие от известных работ проблемы выявлены и проанализированы по видам (ресурсные (в т.ч. материальные, технологические, информационные, человеческие, финансовые) и ментально-институциональные) в разрезе: • каждого участника; • этапов жизненного цикла инвестиционного проекта; • взаимоотношений участников.

Сложившаяся ситуация рассмотрена в работе с позиции системы более высокого порядка (экономики России) и с точки зрения каждого стейкхолдера (судовладельца (заказчика), судостроителя, проектанта, поставщика, кредитной организации, лизинговой компании, страховой компании, государства, общества, потребителей (грузовладельцев, рыбопромысловых организаций и др.), проанализированы роли и интересы акторов, а также факторы, влияющие на их поведение в процессе инвестирования строительства судна. Таким образом, построенная ЛСМ формирует целостное представление о ситуации в отрасли.



Таблицы Е.1 – Е.6

Актеры	Виды проблем:					Актеры	Актеры				
	ресурсные	институциональные					Судовладелец (заказчик)	Проектант	Судостроитель	Поставщик	Лизинговая компания
материальные	технологические	информационные	человеческие	финансовые		Судовладелец (заказчик)	Проектант	Судостроитель	Поставщик	Лизинговая компания	и др.
показаны различные ракурсы проблематики с позиции каждого участника и выделены основные виды проблем: <u>информационные и институциональные</u>						рассмотрена проблематика в разрезе взаимоотношений участников друг с другом и выявлены наиболее проблемные связи					

Схемы, визуализирующие взаимоотношения участников и возникающие при этом проблемы различных видов

Рисунок 1.13, 1.14

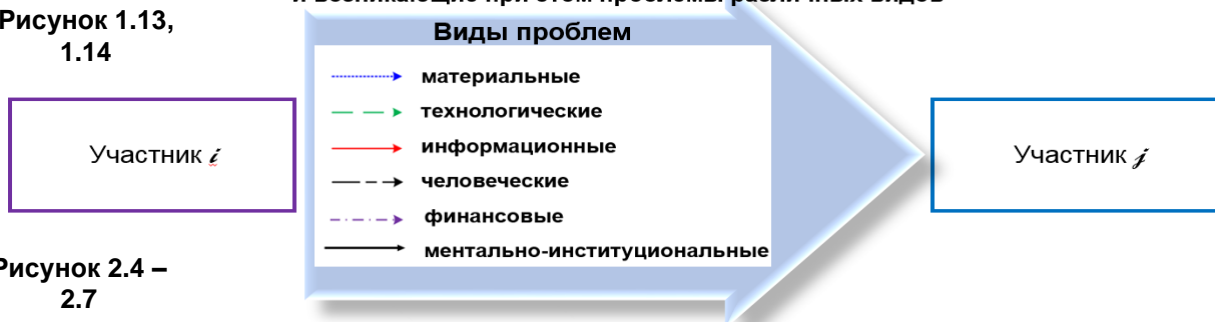


Рисунок 2.4 – 2.7

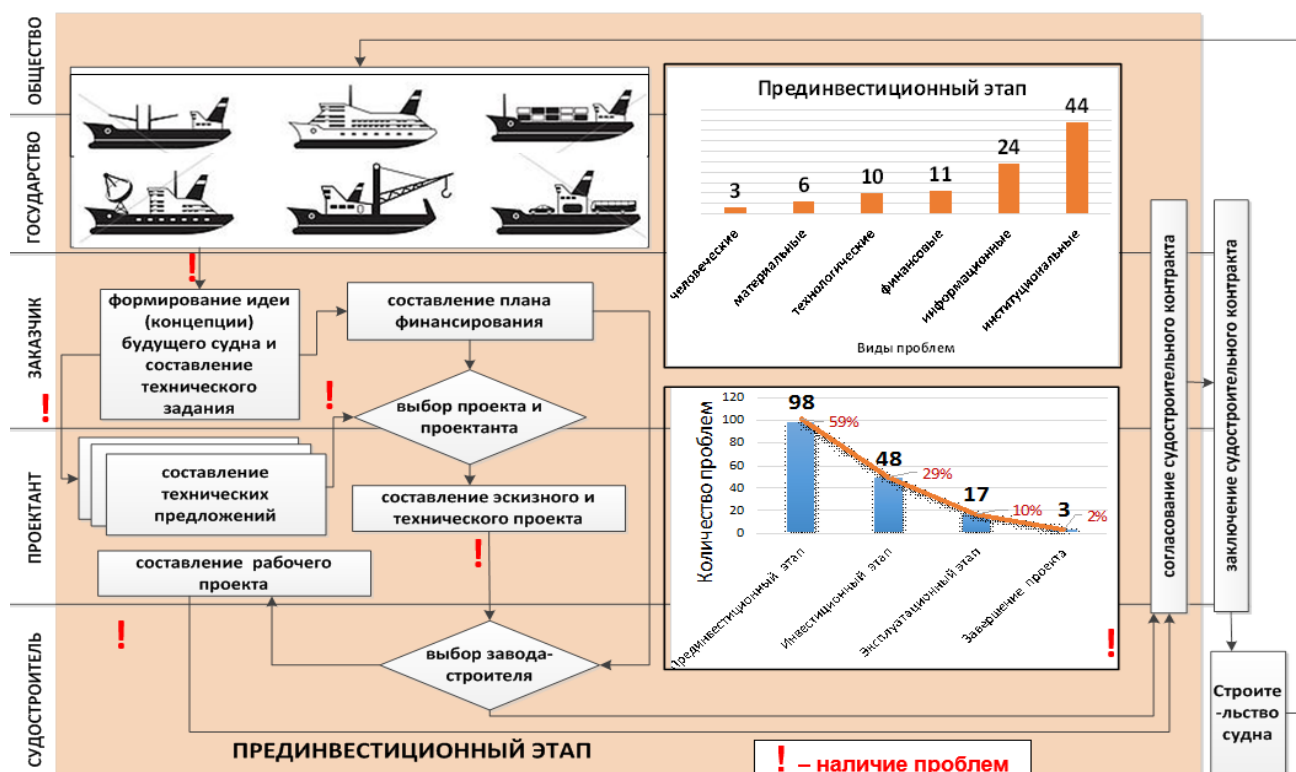


Источник: составлено автором.

Рисунок 1 – Логико-структурная модель проблемного поля судостроения

ЛСМ проблемного поля судостроения позволила также объяснить генезис таких наиболее серьезных негативных последствий деятельности судостроительной отрасли, как: 1) гражданская продукция российских верфей неконкурентоспособна на мировом рынке судостроения; 2) общество недополучает требуемые гражданские суда и транспортные услуги; 3) отставание отрасли от мирового судостроения. Показано, что они во многом порождаются сбоями в действующих механизмах взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении, а сбои в свою очередь обуславливаются сложившимися структурными связями акторов и организацией процессов их взаимодействия (в т.ч. процессов выбора и осуществления инвестиционных проектов). Несогласованность действий основных акторов приводит к значительным потерям.

В результате системного анализа состояния, динамики и проблемного поля судостроения выявлено, что бóльшая часть проблем, как показано на рисунке 2, возникает на прединвестиционном этапе инвестиционного проекта, наиболее весомыми являются проблемы ментально-институционального и информационного характера (в дополнение к финансовым), а проблемы во взаимоотношениях заказчиков, проектантов и судостроителей выступают приоритетными для решения.



Источник: составлено автором.

Рисунок 2 – Текущий порядок взаимодействия участников инвестиционного процесса

ЛСМ позволила сделать вывод, что выявленные проблемы судостроения тесно переплетены и должны решаться комплексно, учитывая интересы, возможности и ограничения всех заинтересованных сторон и экономики России как целого.

## 2. Предложения по формированию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении в условиях отсутствия централизованного управления отраслью (п. 1.1.25).

Примечание – В работе под *системными механизмами* взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении понимаются определенным образом упорядоченные *структурные составляющие системы, обладающие* требуемыми свойствами, и задающие рамки их деятельности *связи между ними*, в совокупности позволяющие обеспечивать целенаправленное функционирование системы в целом (судостроительной промышленности), учитывающее интересы ключевых заинтересованных сторон, в т.ч. системы более высокого порядка (экономики России).

В настоящее время, как показано в работе и на рисунке 3, в судостроении наблюдается разорванность контура управления отраслью, что проявляется, в частности, в недостаточности прямых и обратных информационных связей, связывающих потребителей и общество в целом с участниками инвестиционных проектов по строительству судов. Это не позволяет реализовывать принципы системного управления отраслью. Имеет место



Источник: составлено автором.

Рисунок 3 – Характеристика действующего порядка взаимодействия акторов судостроения дисфункциональность отрасли, рассогласованность интересов участников инвестиционного процесса и разнонаправленность их поведения. Часть проблем судостроения, систематизированных в ЛСМ, порождается внешней средой и не зависит от деятельности акторов, однако большая часть проблем имеет внутрисистемный характер, обусловлена структурой системы и организацией процессов. Учитывая, что неконкурентоспособность продукции российских верфей в основном связана с удорожанием судов и удлинением сроков их строительства по сравнению с зарубежными конкурентами, а это во многом обусловлено взаимодействиями основных акторов («заказчик», «проектант», «судостроитель»), именно их взаимодействие как порождающее внутренние сбои в отрасли и находящееся в зоне прямого влияния лиц, принимающих решения (ЛПР), требует первоочередного внимания и изменения для улучшения сложившейся в отрасли ситуации. Для обеспечения согласованного взаимодействия этих акторов необходимо переосмыслить все аспекты

их взаимоотношений, уделив первоочередное внимание, как следует из ЛСМ, информационной составляющей.

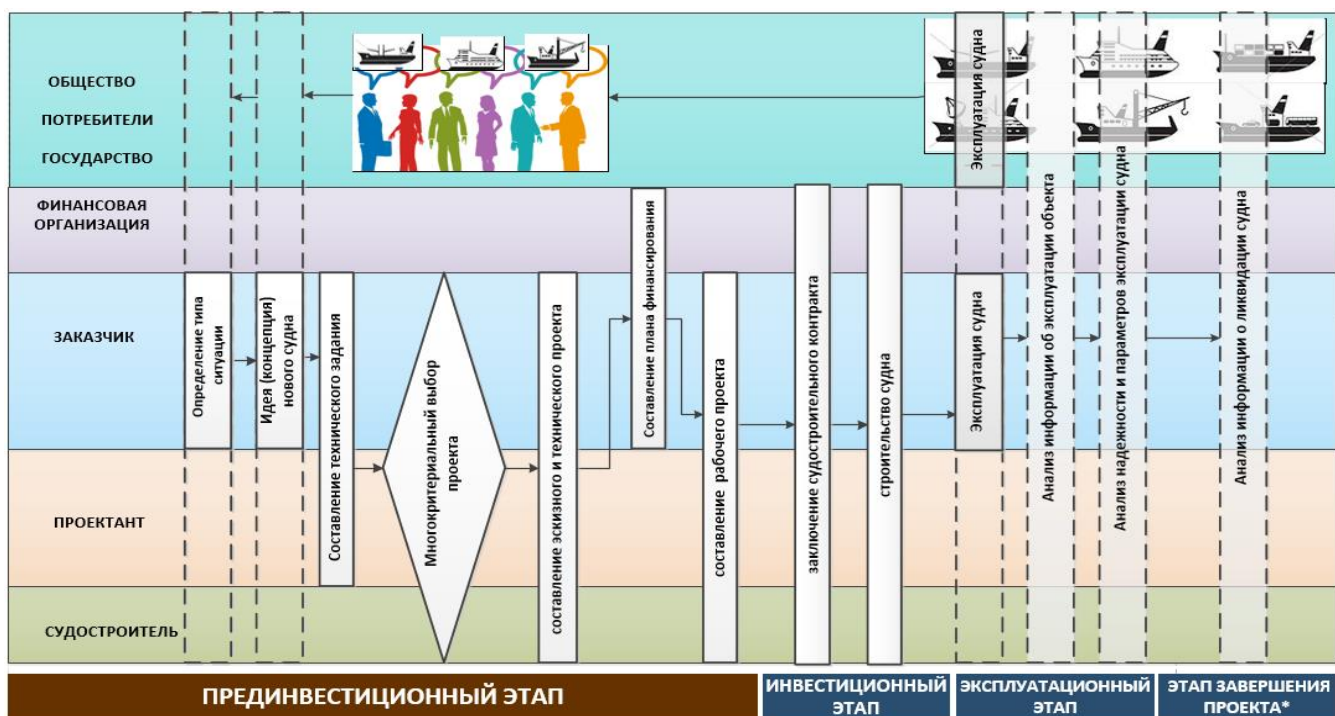
Основные допущения, которые легли в основу предложений по формированию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении *в условиях отсутствия централизованного управления*, состоят в том, что: 1) выстраиваемые механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении должны способствовать согласованному функционированию акторов, приводящему к реализации всего спектра функций отрасли в экономике России; 2) на механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса значительное влияние оказывает порядок обоснования и реализации инвестиционного выбора, инвестиционный выбор должен обосновываться с системных позиций; 3) взаимодействие акторов должно выстраиваться на основе формализованных процедур таким образом, чтобы обеспечить целесообразность и транспарентность инвестиционных решений, при этом должны устраняться процессы, порождающие непроизводительные затраты и добавляться процессы, улучшающие информационное обеспечение инвестиционных решений.

Примечание – Транспарентность не обеспечивается в случае разорванности информационного контура управления, когда информация о требованиях и предпочтениях заказчика, о возможностях проектных решений проектантов и ограничениях судостроителей, о назначении и перспективах проекта и прочая информация для обоснования решения отсутствует или расплывчата, а логика поведения заказчика и, соответственно, его выбора не ясна или сводится к минимизации стоимости инвестиционного проекта. На практике это наблюдается достаточно часто: исполнители проекта (проектант, судостроитель) не получают от заказчика полную информацию о требованиях к проекту нового судна, а заказчик, со своей стороны, не имеет нужной информации от исполнителей для выбора наилучшего проекта.

Предлагается: 1) обеспечить участие основных стейкхолдеров в процессе обоснования инвестиционного выбора для пошагового согласования их интересов, возможностей и ограничений при взаимодействии в едином информационном пространстве (ЕИП может формироваться централизованно силами органов власти, непосредственно акторами или совместно); 2) типизировать ситуации инвестиционного выбора, связать тип ситуации, логику поведения заказчика и ранги обобщенных показателей многокритериального выбора (далее – ПМВ); 3) встроить процедуры выбора в порядок взаимодействия акторов в ЕИП таким образом, чтобы формировались прямые и обратные информационные связи, обеспечивающие контур системного управления, охватывающий все этапы от замысла до ликвидации судна. Правильное понимание акторами возможностей, ограничений и критериев, влияющих на инвестиционный выбор, позволит лучше выстроить взаимодействие между ними.

Данные предложения направлены на получение следующих выгод системного характера: 1) обеспечение целевой направленности и системной согласованности поведения основных стейкхолдеров в условиях отсутствия централизованного управления; 2) получение обществом востребованных судов и услуг; 3) повышение конкурентоспособности отрасли судостроения и ее продукции.

На рисунке 4 представлен предлагаемый порядок формирования системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроительной промышленности. Основное отличие предлагаемого подхода состоит в том, что согласование интересов всех сторон проводится не в конце прединвестиционного этапа, а на каждом шаге инвестиционного выбора с тем, чтобы процедура согласования занимала меньше времени, давала релевантную и точную информацию для принятия решений, позволяла избежать в последующих процессах несогласованности и ошибочных действий. Предложенный порядок взаимодействия акторов позволяет обеспечить целевую направленность и согласованность их действий, сократить время и непроизводительные затраты на всех этапах инвестиционного проекта, решить многие проблемы прединвестиционного этапа. Аккумуляция всей значимой информации в ЕИП (в т.ч. при реализации прокьюремета) позволяет участникам готовить более точно соответствующие ситуации предложения, согласовывать свои представления и действия.



Источник: составлено автором.

Рисунок 4 – Предлагаемые системные механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении

Системные выгоды становятся возможными благодаря: • реализации в едином информационном пространстве полного цикла управления отраслью с помощью прямых и обратных информационных связей между основными участниками инвестиционного процесса, • активному участию акторов в процессе обоснования инвестиционного выбора, • улучшению качества информирования участников инвестиционного процесса в судостроении.

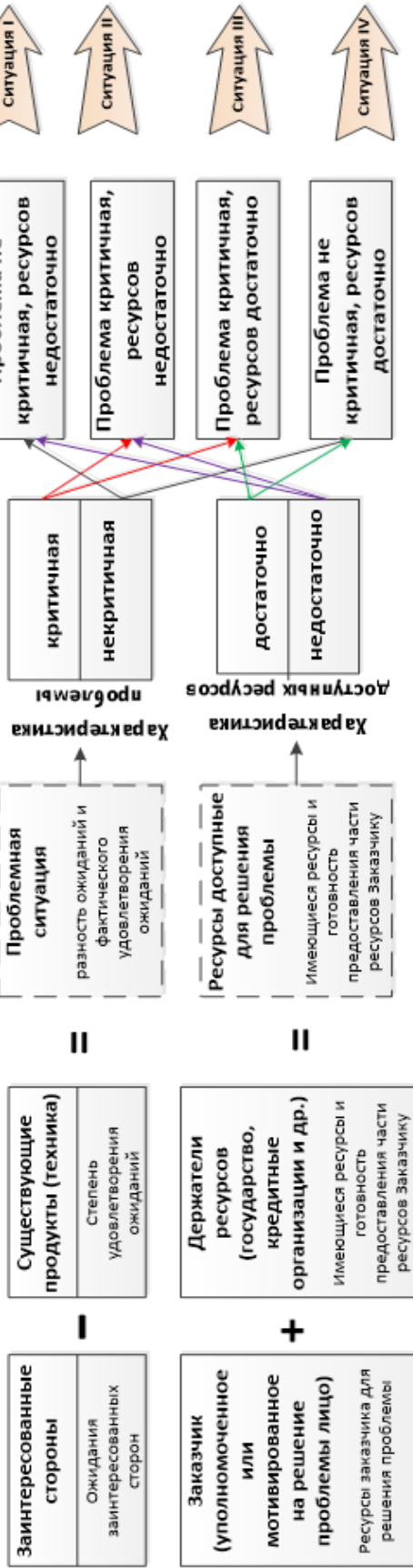
### **3. Схема обоснования многокритериального выбора судостроительного проекта как составная часть системных механизмов взаимодействия акторов (п. 1.1.25).**

Формируемые системные механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении призваны заменить распространенную практику, имеющую серьезные недостатки. Они должны позволять получать на основе системной методологии релевантную и достаточную информацию для обеспечения целесообразности и транспарентности выбора. В работе показано, что для этого процедуры выбора судостроительного проекта должны стать связующей тканью данных системных механизмов. Как представлено на рисунке 5, предлагаемая схема обоснования инвестиционного выбора реализуется посредством взаимодействия основных акторов в ЕИП, в котором аккумулируется вся релевантная для проекта информация. Согласно этой схеме заказчик размещает в ЕИП концепцию будущего судна, требования к инвестиционному проекту, сформированные в результате изучения потребностей всех заинтересованных сторон, и свои критериальные предпочтения в виде перечня и рангов ПМВ; проектант – возможные проектные решения, а судостроитель – производственные возможности и ограничения. Предварительный анализ этой информации позволяет обосновать инвестиционный выбор с системных позиций и составить взаимно согласованное реалистичное техническое задание.

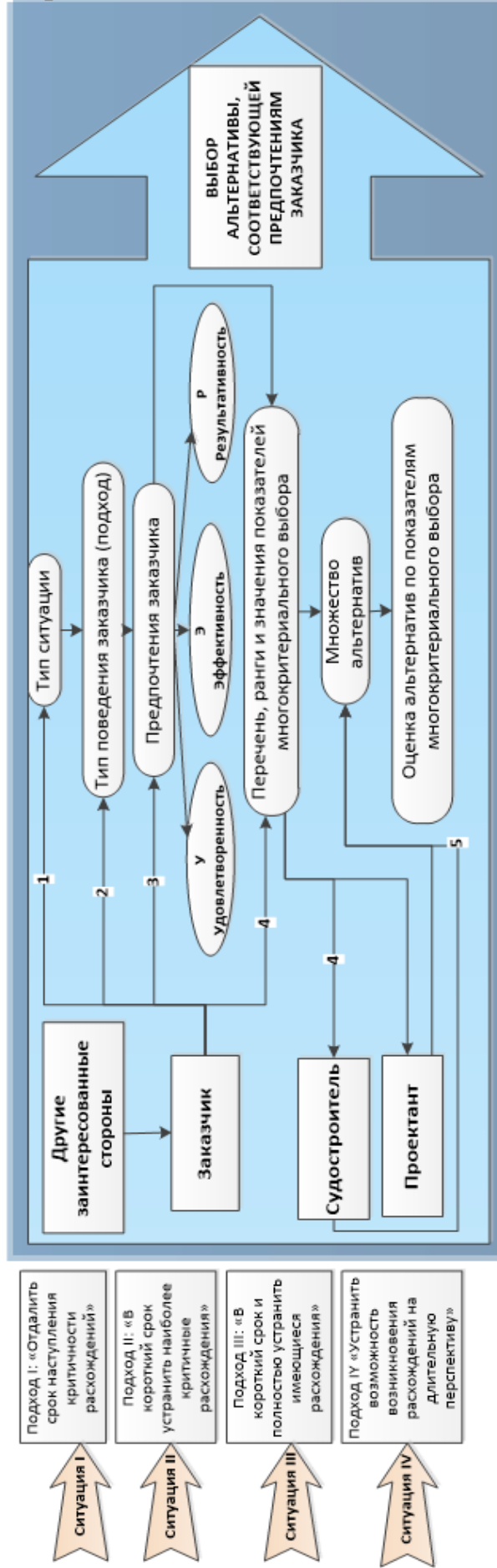
Примечание – При выборе инвестиционного проекта не учитываются интересы всех стейкхолдеров; узко понимаются цели проекта (часто только как финансовые цели заказчика); выбор производится по отдельным не связанным между собой общепринятым критериям, и не учитывает многокритериальную природу инвестиций (иногда и отраслевую специфику проекта); субъективно устанавливается приоритетность критериев выбора и субъективно реализуется сама процедура выбора.

Системное обоснование инвестиционного выбора включает рассмотрение потенциальных проектов строительства судов со стороны каждого стейкхолдера, учет влияния внешних факторов, сравнение альтернатив на основе комплекса показателей, разносторонне характеризующих данные проекты, формирование их интегральных оценок с учетом особенностей ситуации инвестирования и возможностей заказчика. Однако, процесс системного обоснования формализован слабо. Между тем, как показано в работе, выявление общесистемных паттернов позволяет в некоторой мере упростить и формализовать его. Предлагается формализовать поведение заказчика в зависимости от типа ситуации, требующей инициации инвестиционного проекта (далее – проблемной ситуации или ситуации инвестирования), и выразить логику его поведения в каждом типовом случае посредством установления значимости показателей выбора. Учитывая, что поведение заказчика/инвестора принципиально различается в зависимости от критичности проблем и от имеющихся ресурсов, в работе предложено типизировать проблемные ситуации в зависимости от значимости/незначимости (остроты) проблемы и достаточности/недостаточности ресурсов. Данные признаки классификации выбраны как существенно влияющие на поведение заказчика и обуславливающие ответ на вопрос: в какой степени возможно решить проблему, располагая определенными ресурсами.

**Определение проблемной ситуации**



**Инвестиционный выбор для устранения проблемы**      **ЕДИНОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ ПРОСТРАНСТВО**



Информация, поступающая и передаваемая в едином информационном пространстве:

- 1 – характеристика ситуации
- 2 – определение подхода заказчика в соответствии с типом ситуации

- 3 – определение предпочтений заказчика по показателям У, Э, Р
- 4 – предпочтения заказчика в виде перечня и рангов показателей многокритериального выбора

Источник: составлено автором  
 Рисунок 5 – Предлагаемая схема осуществления многокритериального выбора

На пересечении этих признаков образуются четыре типа ситуаций инвестирования, в которых поведение заказчика значимо отличается.

Примечание – *Ситуация I*. Расхождения не являются критичными, тем не менее для их устранения ресурсов недостаточно. В данной ситуации наиболее приемлем подход заказчика I – «Отдалить срок наступления критичности расхождений между тем, что есть и тем, что должно быть (далее – расхождений)». *Ситуация II*. Характеризуется высокой критичностью проблемы, при этом ресурсов у заказчика недостаточно для того, чтобы полностью ее решить. К ситуации применим подход II – «В короткий срок устранить наиболее критичные расхождения». *Ситуация III*. Проблема является острой, расхождения критичными и требующими срочного решения. Вместе с тем у заказчика имеются необходимые возможности для этого, поэтому требуется подход III – «В короткий срок и полностью устранить имеющиеся расхождения». *Ситуация IV*. Связана с некритичной проблемой, которая будет решаться в условиях достаточных ресурсов. В данной ситуации используется подход IV – «Устранить возможность возникновения расхождений на длительную перспективу».

В соответствии с международными стандартами любая деятельность должна оцениваться в разрезе показателей: **удовлетворенность**, **эффективность** и **результативность** (далее – обобщенные критерии выбора, УЭР). Однако, на практике наполнение смысловым содержанием и ранжирование этих обобщенных критериев делается чаще всего субъективно и произвольно, так как научное обоснование этой процедуры пока не получено. Нередко при оценке эффективности инвестиционного проекта учитываются в основном финансовые аспекты, в то время как это не позволяет обосновывать инвестиционный выбор с позиции всех заинтересованных сторон, включая систему высшего порядка (общество, государство).

В работе обосновано, что показатели УЭР должны раскрываться через множество детальных показателей многокритериального выбора (далее – ПМВ), которые отражают общие и специфические характеристики инвестиционных проектов. ПМВ должны формулироваться по результатам анализа интересов стейкхолдеров и не ограничиваться финансовыми выгодами, что способствует формированию многоаспектной оценки инвестиционного проекта. ПМВ по критерию «эффективность», как правило, не связаны с отраслевыми особенностями, и могут быть применены для различных проектов. Критерии «удовлетворенность» и «результативность» должны быть раскрыты показателями, отражающими специфику судостроения и конкретных инвестиционных проектов. Эти рекомендации общего характера по формированию критериального пространства инвестиционного выбора с системных позиций должны реализовываться на практике, опираясь на различные опросы и экспертные мнения, чтобы в полной мере учесть специфику конкретного инвестиционного проекта. Ранжирование обобщенных критериев выбора УЭР и детальных показателей многокритериального выбора ПМВ в зависимости от типа ситуации может быть реализовано различными способами на усмотрение заказчика. Однако в работе показано, что между типами ситуаций инвестирования, подходом заказчика к решению проблемы и рангами обобщенных показателей выбора существует логическая связь, которая может быть оценена либо на основе анализа чувствительности показателей, либо на основе экспертных оценок.

#### 4. Модифицированная модель многокритериального выбора инвестиционного проекта (п. 1.1.25).

В диссертации поставлена задача выбора судостроительного проекта, наиболее полно отвечающего интересам заинтересованных сторон. Хорошо известным и общепризнанным методом решения многокритериальных задач, к которым относится и выбор инвестиционного проекта, является метод анализа иерархий Т. Саати. В работе он модифицирован для формализации новой постановки задачи выбора проекта по строительству судна, адаптирован для построения иерархической системы критериев УЭР проекта (учитывающих интересы всех участников инвестиционного процесса и при этом отражающих предпочтения заказчика в ситуации конкретного типа), применен для формирования многоаспектных оценок альтернативных проектов.

Как показано на рисунке 6, выбор судостроительного проекта реализуется в два этапа: формализация задачи многокритериального выбора и его обоснование. Это позволяет сначала (на первом этапе) определить тип ситуации, принципиальный подход заказчика при принятии решения и учесть приоритеты заказчика путем оценивания обобщенных критериев УЭР, раскрыть их с помощью ПМВ, установить ранги критериев выбора, а затем с учетом этого (на втором этапе) выбрать альтернативу, действуя по алгоритму:

1) оценка альтернатив (F, G, H...) по показателям многокритериального выбора обобщенного критерия «удовлетворенность» ( $Y_1, Y_2 \dots Y_n$ ) с помощью шкалы «1 – 9», в результате чего выставляются оценки  $\phi_{1f}, \phi_{1g} \dots \phi_{nh} \dots$ ;

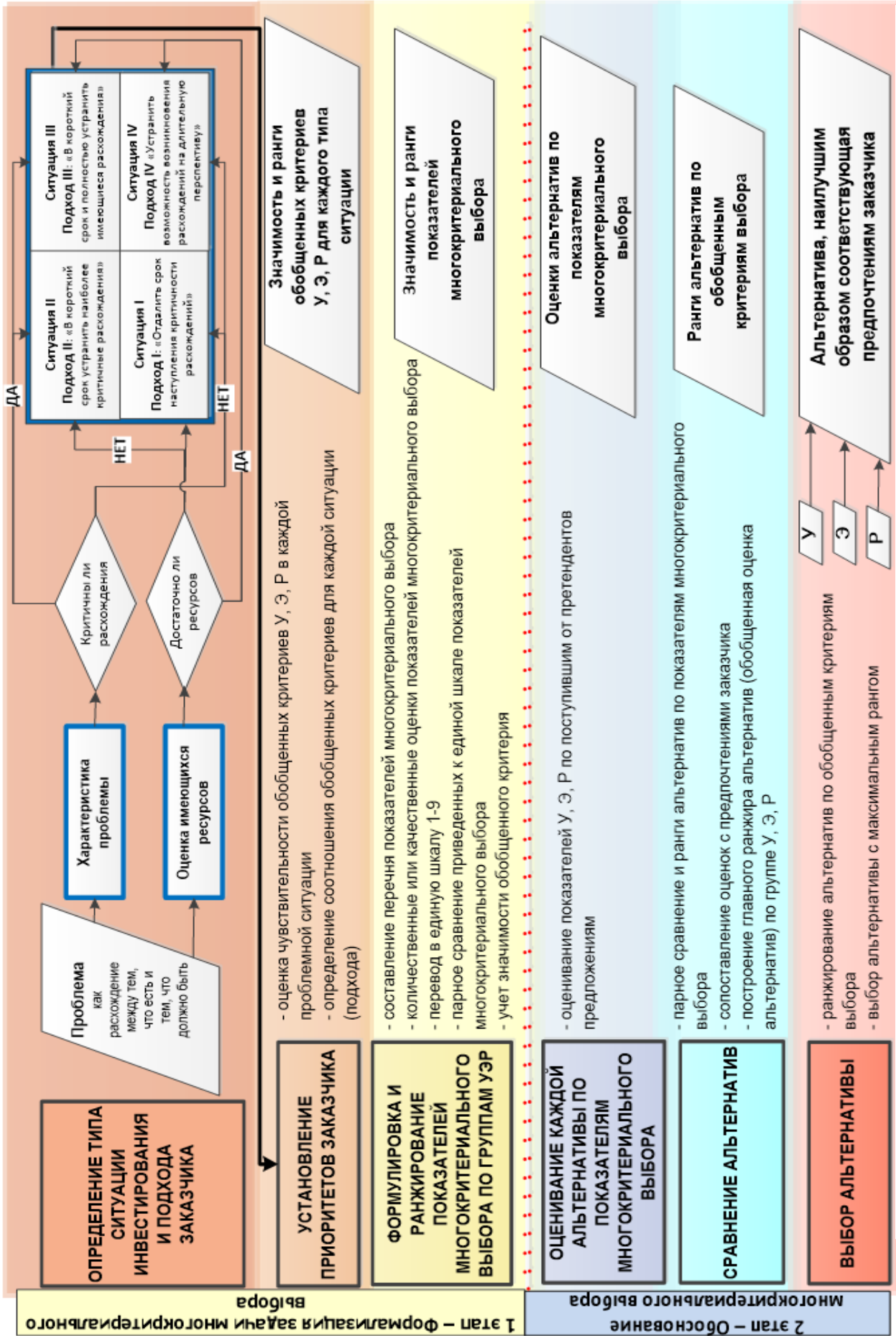
2) сопоставление альтернатив методом парных сравнений по каждому показателю, и присвоение оценок  $y_{if}, y_{ig}, y_{ih}$  ( $i = 1, \dots, n$ );

3) сравнение присвоенных оценок с предпочтениями заказчика, измеренными на первом этапе процесса выбора ( $\bar{U}_1, \bar{U}_2, \dots \bar{U}_n$ ) и ранжирование альтернатив по группе У, для чего умножаются оценки альтернатив ( $y_{1f} \dots y_{nh}$ ) на предпочтения заказчика ( $\bar{U}_1, \bar{U}_2, \dots \bar{U}_n$ ), а затем складываются. Например, для альтернативы Н ранг определяется по формуле (1).

$$R_{yh} = y_{1h} * \bar{U}_1 + y_{2h} * \bar{U}_2 + \dots + y_{nh} * \bar{U}_n, \quad (1)$$

Затем указанная последовательность процедур повторяется для группы Э и для группы Р. Выбор альтернативы, наиболее соответствующей предпочтениям заказчика и других сторон, происходит на заключительном шаге второго этапа процесса путем суммирования произведений рангов альтернатив по группам УЭР на их значимость и отбора альтернативы с наибольшим рангом.

Таким образом, системная целесообразность выбора достигается построением иерархии логических связей ситуации инвестирования, подхода заказчика к решению проблемы, критериев выбора и оценок полученных предложений (альтернатив).



Источник: составлено автором.

Рисунок 6 – Модифицированная модель многокритериального выбора лучшей альтернативы инвестиционного проекта

## **5. Методические рекомендации по выстраиванию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроении (п. 1.1.25).**

С помощью разработанной методики обоснования выбора инвестиционного проекта осуществляется системное согласование интересов стейкхолдеров с учетом последствий реализации инвестиционного проекта для системы более высокого порядка (российской экономики), что позволяет ориентировать развитие отрасли судостроения в соответствии с интересами общества. Совершенствование системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса достигается путем улучшения их коммуникаций в ЕИП выбора инвестиционного проекта. При этом в ЕИП аккумулируется следующая информация, необходимая для принятия решений: характеристика ситуации; подход заказчика в соответствии с типом ситуации, его предпочтения в отношении рангов показателей УЭР и ПМВ; информация об альтернативах; информация об интересах, возможностях и ограничениях остальных участников инвестиционного процесса. Взаимодействие участников в ЕИП выстраивается путем последовательного сбора информации для обеспечения соответствия технических характеристик судов потребительским требованиям. Методические указания ориентированы в первую очередь на заказчика, что объясняется его особой ролью в инвестиционном процессе: являясь инициатором судостроительного проекта, он принимает инвестиционные решения и несет основные риски. Поэтому он должен быть инициатором выстраивания системного механизма, который будет поддерживать строящееся судно на протяжении всего его жизненного цикла.

В методических рекомендациях представлены положения общесистемного характера, которые сопровождаются положениями, отражающими специфику отрасли судостроения на примере строительства круизных судов гражданского назначения. Они содержат подробное описание представленных выше шагов обоснования инвестиционного выбора в соответствии с предложенной схемой выстраивания механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в ЕИП согласно рисункам 4, 5, 6.

Содержание этапов определяется их назначением. На первом этапе последовательно выполняются процедуры:

1.1) **Определение типа ситуации инвестирования и подхода заказчика.** Задача уровня – характеристика факторов, существенно влияющих на выбор и определение типа проблемной ситуации и соответствующего ей подхода заказчика к решению проблемы.

1.2) **Установление приоритетов заказчика.** Задача данного уровня – отразить предпочтения заказчика в виде рангов обобщенных критериев выбора УЭР.

1.3) **Формулировка и ранжирование показателей многокритериального выбора по группам УЭР.** Задача уровня – представить обобщенные критерии выбора УЭР в виде множества ПМВ, ранжированных путем соотнесения их с приоритетами заказчика и других участников.

Второй этап заключается в выполнении процедур:

2.1) **Оценивание каждой альтернативы по показателям многокритериального выбора.** Задача уровня – выявление альтернатив, сбор информации о них и их оценивание с помощью ПМВ по шкале «1 – 9».

2.2) **Сравнение альтернатив.** Задачей уровня является сравнение альтернатив исходя из выбранных критериев. Это производится методом парных сравнений по каждому показателю, в результате чего делается ранжирование альтернатив.

2.3) **Выбор альтернативы.** Решается задача выбрать альтернативное предложение, наиболее отвечающее интересам всех заинтересованных сторон путем определения альтернативы с максимальным рангом.

Отличие предлагаемого подхода состоит в том, что процедура многокритериального выбора рассматривается как существенная составляющая системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного проекта. Для формирования таких механизмов выбор должен производиться на основе системной методологии. При этом в рамках целевых установок заказчика должны быть отражены интересы и других сторон. Кроме того, многокритериальная оценка проекта должна учитывать тип ситуации, в которой принимается решение, и предпочтения заказчика (отражающие подход к решению проблемы). Предлагаемая методика позволяет сформировать при тесном взаимодействии сторон такую многокритериальную оценку, группируя ПМВ в обобщенные критерии выбора УЭР и ранжируя их по трем указанным критериям. Данные показатели в рамках методики образуют целевое пространство выбора.

Реализация методики может предусматривать различные методы оценивания, в т.ч. экспертные, но для более адекватной оценки рекомендуется проводить анализ чувствительности обобщенных критериев выбора УЭР. В процессе оценки чувствительности данных критериев определяется их значимость и соотношение для каждой проблемной ситуации (подхода). Перечень ПМВ имеет рекомендуемый характер и может изменяться в зависимости от специфики проекта.

В диссертационной работе рассмотрен процесс практического применения методики на примере решения проблемы внутреннего речного туризма путем выбора проекта пассажирского судна, наиболее соответствующего требованиям всех участников инвестиционного процесса. В качестве альтернатив рассматривались ПКС 180 «Золотое кольцо», реновация имеющихся судов проекта 92-016 типа «Валериан Куйбышев» и РV-300. В результате проведенных расчетов обосновано, что наиболее предпочтительным для заинтересованных сторон в данной ситуации является выбор проекта судна ПКС 180 «Золотое кольцо».

### III ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертационной работе исследованы проблемы судостроения и действующий порядок взаимодействия участников инвестиционного процесса по строительству судов гражданского назначения. При системном анализе проблемного поля судостроения были выявлены слабая согласованность интересов и недостаточная скоординированность действий участников инвестиционного процесса, приводящие к сбоям в механизмах их взаимодействия, отставанию судостроительной отрасли в развитии от передового мирового уровня, негативному влиянию на взаимосвязанные отрасли экономики, а также к потерям в экономике России. Исследование прединвестиционного этапа как наиболее проблемного позволило обратить внимание на организационные, информационные и ментально-институциональные аспекты проблематики судостроения и выработать предложения по организации взаимодействия участников инвестиционного процесса на этом этапе.

В диссертационной работе показано, что системообразующей процедурой в формировании и функционировании системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса должен стать многокритериальный выбор проекта. Поэтому в работе эта процедура алгоритмизирована в соответствии с системными принципами и спроецирована на единое информационное пространство, в котором предлагается выстраивать последовательное согласование интересов, возможностей и ограничений акторов в отношении проекта при их активном участии.

Данный подход к выстраиванию системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса в условиях отсутствия централизованного управления может быть реализован и в других отраслях промышленности. В этом случае неизменными остаются алгоритм действий, показанный в иерархической схеме на рисунке 5. Специфика отрасли и проекта учитывается при определении перечня заинтересованных сторон и формулировании показателей многокритериального выбора, в основном, по обобщенному критерию «удовлетворенность».

Социально-экономическое значение решения поставленной научной задачи в форме полученных в диссертационной работе рекомендаций состоит в возможности улучшения организации инвестиционного процесса путем согласования действий его участников. В результате должно произойти снижение остроты проблем, что позволит рационально использовать имеющиеся ресурсы, научно-технический потенциал отрасли и обеспечить сбалансированное развитие судостроительной промышленности и экономики страны в целом.

Таким образом, поставленные задачи диссертационного исследования решены, цель достигнута.

#### IV СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в рецензируемых научных изданиях,  
определенных ВАК при Минобрнауки России:

1. Трухинова, О.Л. Политика и предпочтения выбора в процессе конкурентного способа размещения заказа / С.В. Железнов, О.Л. Трухинова // Экономика и предпринимательство. – 2012. – № 2 (25) Март-Апрель. – С. 269-274.
2. Трухинова, О.Л. Иерархическая модель обоснования стратегии, политики и успешного выбора в процессе конкурентного способа размещения заказа / С.В. Железнов, О.Л. Трухинова // Экономика и предпринимательство. – 2012. – № 5 (28) Сентябрь-Октябрь. – С. 401-409.
3. Трухинова, О.Л. Реализация модели конкурентного выбора исполнителя инвестиционного проекта / О.Л. Трухинова // Экономика и предпринимательство. – 2012. – № 6 (29) Ноябрь-декабрь. – С. 405-412.
4. Трухинова, О.Л. Прокьюремент и его использование в управлении инновационными проектами / О.Л. Трухинова // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1 ч. 3 (42-3) Апрель. – С. 782-786.
5. Трухинова, О.Л. Методы выбора решений по размещению проектов в условиях кризиса / О.Л. Трухинова // Вестник ВГАВТ. – 2016. – Выпуск 48. – С. 188-196.
6. Трухинова, О.Л. Системный анализ прединвестиционной стадии инвестиционного процесса в судостроении России / О.Л. Трухинова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – № 3, том 4 (63). – С. 246-254.
7. Трухинова, О.Л. Структурирование проблемного поля судостроения как основа совершенствования системных механизмов взаимодействия участников инвестиционного процесса / О.Л. Трухинова // Экономика и управление: проблемы, решения. – 2018. – № 11, том 9 (83). – С. 49-55.

Публикации в других научных изданиях:

8. Трухинова, О.Л. Инвестиционная привлекательность и бухгалтерская отчетность / О.Л. Трухинова, В.Н. Щепетова // Инвестиции в Приволжском федеральном округе. – 2008. – № 5/08. – С. 54-56.
9. Трухинова, О.Л. Проблема качества финансовой отчетности как источника информации для развития инвестиционной деятельности / О.Л. Трухинова // Современные проблемы науки, образования и производства: сборник научных трудов II Международной научно-практической конференции, 16 апреля 2010: в 2 т. Том 1. – Нижний Новгород: НФ УРАО, 2010. – С. 422-424.
10. Трухинова, О.Л. Особенности оценки эффективности инвестиционных проектов в транспортной отрасли / О.Л. Трухинова // Экономика. Право. Образование. Региональный аспект: сборник научных трудов, вып. 5; под научной редакцией Е.С. Усовой – М.: МИЭМП, 2011. – С. 136-139.

11. Трухинова, О.Л. Проблемные вопросы в организации конкурентных закупок / О.Л. Трухинова // Социальные и гуманитарные науки: образование и общество: сборник научных трудов V Международной научно-практической конференции, 19 апреля 2013: в 2 т. Т. 2 – Н. Новгород: «Печатная мастерская РАДОНЕЖ», 2013. – С. 167-171.

12. Трухинова, О.Л. Реализация инновационных инвестиционных проектов в условиях нового закона о контрактной системе / О.Л. Трухинова // Труды 15-го международного научно-промышленного форума «Великие реки-2013». Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов, специалистов и студентов «Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек»: в 2 т. Т. 2. – Н. Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2013. – С. 335-338.

13. Трухинова, О.Л. Проблемы развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом [Электронный ресурс] / О.Л. Трухинова // «Великие реки – 2016»: труды 18-го международного научно-промышленного форума, секция XII. – 2016. – URL: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/112.pdf> (дата обращения: 30.05.2017).

14. Трухинова, О.Л. Государственная поддержка внутреннего водного транспорта в условиях кризиса [Электронный ресурс] / О.Л. Трухинова // «Великие реки – 2016»: труды 18-го международного научно-промышленного форума, секция XII. – 2016. – URL: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/113.pdf> (дата обращения: 30.05.2017).

15. Трухинова, О.Л. Методы управления инновационными проектами на внутреннем водном транспорте [Электронный ресурс] / О.Л. Трухинова // «Великие реки – 2016»: труды 18-го международного научно-промышленного форума, секция XII. – 2016. – URL: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/114.pdf> (дата обращения: 30.05.2017).