

СТИМУЛИРОВАНИЕ АМФИБИЙНОГО СУДОСТРОИТЕЛЬСТВА КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ МОРСКИХ АКВАТОРИЙ И ПРИБРЕЖНЫХ ЗОН

*Наталья Петровна Суптело, канд. экон. наук, доцент
кафедры экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail: suptelonp@mail.ru,*

*Павел Сергеевич Михайлов, магистрант кафедры
экономики городского хозяйства и сферы обслуживания,
e-mail.ru: 44679355@online.muiiv.ru,
Московский университет им. С. Ю. Витте,
<http://www.muiiv.ru>*

В настоящей работе показана роль амфибийного судостроительства в развитии транспортной инфраструктуры морских акваторий и прибрежных зон. Определены перспективы строительства амфибийных судов в Нижегородской области. Дана оценка возможностей применения налоговых методов поддержки субъектов малого предпринимательства, занятых в сфере амфибийного судостроения, в Нижегородской области.

Ключевые слова: амфибийные суда, единый налог на вмененный доход, малый и средний бизнес, налоговая политика государства, Нижегородская область, освоение прибрежных акваторий, патентная система налогообложения, упрощенная система налогообложения, специальные налоговые режимы.

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-2-23-30

Постановка проблемы

Использование судов в прибрежных зонах (на малых глубинах) обеспечивается за счет небольших размеров и малой мощности этих судов. Поскольку в прибрежной зоне значительная доля биологических ресурсов находится в мелководной части, следовательно, существует потребность именно в самых малых судах. Но учитывая ограничения по возможности удаления от портов-убежищ, эти суда могут осваивать очень незначительную часть прибрежных вод. В северных прибрежных районах дальневосточных морей оборудованные порты встречаются крайне редко, что снижает возможности прибрежного промысла.

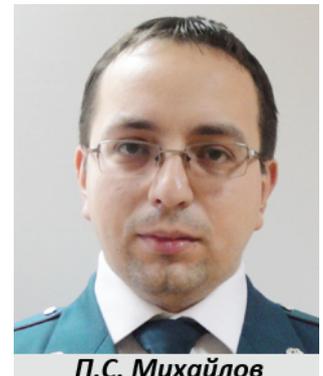
Но даже для самых малых из судов мелководье представляет проблему, особенно учитывая отдельные подводные навигационные опасности (подводные камни, банки, затопленные объекты, ставные неводы и т. п.).

Кроме того, ведение промысла традиционными рыболовными судами в прибрежной зоне ограничивается по доступной глубине и имеет сезонный характер. Промысел невозможен в осенне-зимний период на замерзающих акваториях. Некоторые объекты промысла, такие как корюшка и навага, активно добываются методом подледного лова. Но степень механизации этого труда, начиная от постановки сетей и заканчивая транспортировкой улова, близка к нулю (особенно на этапе становления льда, когда выезд транспорта на лед вообще невозможен). Использование же малых рыболовных судов в этом процессе вообще невозможно [4, с. 103].

Таким образом, освоение прибрежных акваторий традиционным способом с использованием рыболовных водоизмещающих судов неизбежно сталкивается с необхо-



Н. П. Суптело



П. С. Михайлов

димостью развития сети береговых портовых пунктов хотя бы с минимальной прибрежной инфраструктурой и в первую очередь с наличием защищенных причальных сооружений.

Одним из основных препятствий к развитию прибрежных территорий является отсутствие транспортных коммуникаций вдоль побережья.

Традиционным способом организации грузоперевозок между крупными портами и небольшими населенными пунктами на побережье является перевозка автомобильным транспортом и/или морскими судами. Однако даже небольшие населенные пункты должны иметь для этого автомобильные дороги и/или причальную инфраструктуру, позволяющую при помощи небольших грузовых судов обеспечить перевалку грузов между берегом и морским транспортом, стоящим на рейде.

Поэтому в настоящее время рыболовные суда, работающие в прибрежной зоне, базируются лишь в небольшом числе закрытых бухт, имеющих естественную защиту от волнения. Как следствие, возникают большие затраты на переходы к району промысла и обратно.

Разработка мероприятий по стимулированию строительства амфибийных судов

Возможное решение – в применении судов амфибийного класса, способных перемещаться по любой поверхности: по суше, по воде, по льду (включая битый). При наличии подобных судов решается проблема отсутствия защищенных причальных сооружений и автомобильных дорог, поскольку в любой бухте, имеющей пологий выход к воде, возможна установка производственных мощностей (цеха переработки морепродуктов, склада для перевалки леса и т. п.) и сопутствующего жилья.

Такая организация производства может носить как временный характер (на время путины или заготовок) при узкой специализации производства, так и постоянный – для круглогодичной работы. На начальном этапе освоения побережья производственные конструкции и жилье могут поставляться модульными секциями, что обеспечит быстрое развертывание производства [9].

Отсутствие шоссейных дорог и причальных сооружений в данном случае не станет существенным препятствием, поскольку транспортировку людей и грузов можно организовать морским путем, в котором транспортную цепочку между транспортным судном, стоящим на глубокой воде, и берегом замкнет амфибийное судно.

Поскольку судно амфибийного класса не имеет ограничения по глубине, оно может осваивать акваторию вплоть до уреза воды. А это участки, где дополнительно может осуществляться лов креветки, мойвы, обслуживание ставных неводов и плантаций марикультуры, сбор штормовых выбросов и многое другое.

Возможность перемещаться по любой поверхности у амфибийного судна не связана с ограничениями габаритов и мощности, что позволяет предельно механизировать любой вид промысла, включая подледный лов.

Еще одной типичной статьей расходов крупных водоизмещающих судов является необходимость несения круглосуточных вахт в тот период, когда судно не находится на промысле (шторм, ремонт и т. п.). Амфибийное судно, базируясь на берегу, снимает эту статью расходов.

Нижегородская область является центром проектирования и строительства амфибийных судов. В регионе были спроектированы и построены первые в стране амфибийные аппараты «Радуга», «Сормович», «Горьковчанин» и другие, опередившие технологии своего времени и не имевшие аналогов за рубежом. Главная роль в этих достижениях принадлежит Центральному конструкторскому бюро по судам на подводных крыльях, созданному на базе завода «Красное Сормово», и его главному конструктору Р. Е. Алексееву. Конструкторская школа, основанная Р. Е. Алексеевым, успешно работает в различных областях проектирования и строительства амфибийных судов: на подводных крыльях, на воздушной каверне, на воздушной подушке, кораблей-экранопланов [5, с. 310].

Сегодня в Нижегородской области продолжают работу несколько крупных про-

ектно-конструкторских организаций: ОАО «ЦКБ «Лазурит», ОАО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева», ОАО КБ «Вымпел», ОАО «КБ «Монолит». Данные предприятия проектируют суда (в том числе и амфибийные) для морского и речного флота. Нижегородская область, в отличие от других регионов, полностью обеспечена высококвалифицированными специалистами (проектировщиками, конструкторами, инженерами) и рабочими судостроительной отрасли [6, с. 437].

Развитая машиностроительная база крупных судостроительных предприятий области (ОАО «Завод "Красное Сормово"», ОАО «Судостроительный завод "Волга"», ОАО «Окская судовой верфь») позволяет строить речные суда и суда смешанного типа «река-море» различных классов, а также суда из легких сплавов.

Ряд проектно-конструкторских организаций: «АКС-Инвест», ЗАО «Си-Тех», «Аэроход» – работают над проектированием и строительством судов на воздушных подушках. ООО «Амфибийные транспортные технологии» создает пассажирские экранопланы. Опыт работы зарубежных компаний, эксплуатирующих амфибийные суда, доказывает, что такие суда более рентабельны и конкурентоспособны при эксплуатации в прибрежных водах по сравнению с традиционными крупными судами [4, с. 104].

В связи с тем, что амфибийное судостроение постоянно сталкивается с отсутствием стабильного рынка сбыта, с учетом тех потребностей, которые были выделены нами выше, можно сделать вывод о том, что маркетинговый анализ в данном направлении практически не воспринимает механизмы инновационного развития. В этой ситуации необходимо вмешательство федеральных органов, которые сегодня серьезно поддерживают разработки ученых, но не наладили связь между наукой, производством и внедрением в практику научных изысканий.

Определение потребности в судах амфибийного класса, а также работа по обеспечению заказами нижегородских предприятий судостроительной отрасли, имеющих колоссальный опыт проектирования и внедрения судов амфибийного класса, однозначно является стратегической задачей, а развитие амфибийного судостроения достойно включения в отдельный инновационный кластер [8] с созданием инновационного центра.

Кроме того, непосредственное государственное регулирование (в частности, применение специальных налоговых режимов) обеспечит условия экономической заинтересованности юридических и физических лиц [7, с. 181].

Введение налоговых льгот для малого и среднего бизнеса, в том числе создаваемого на условиях аутсорсинга с крупными компаниями, стимулирует приток рабочей силы в малый и средний бизнес, поможет крупным компаниям повысить производительность труда и снизить издержки производства, обеспечив свою глобальную конкурентоспособность. А выделение деятельности, связанной с амфибийным судостроением и эксплуатацией амфибийного флота, в качестве стратегического направления позволит активнее привлекать малые предприятия к данным проектам, что в государственном масштабе позволит ускорить освоение прибрежных акваторий Российской Федерации в целом.

Малый бизнес за счет своей способности подстраиваться под требования рынка ввиду отсутствия гигантских производственных мощностей способен перевести использование амфибийного флота на более высокий уровень, расширив сферу его применения в области освоения прибрежных акваторий Российской Федерации.

Объем потенциального рынка амфибийных судов достаточно большой, но при его освоении нужен тщательный маркетинговый анализ, поэтому создание действительно инновационных технологий и прорывных проектов в области судостроения возможно только при объединении и координации усилий на государственном уровне.

Оценка возможности применения налоговых инструментов

Налоговая политика является важнейшим инструментом государства в реализации крупных инвестиционных проектов, в том числе и связанных с развитием инфраструктуры морских акваторий и прибрежных зон.

В соответствии с главой 26.2, статьей 346.11 Налогового кодекса Российской Федерации юридические лица и индивидуальные предприниматели, начинающие свою коммерческую деятельность, могут выбирать общую либо упрощенную систему налогообложения (далее – УСН).

Организация имеет право перейти на упрощенную систему налогообложения, если по итогам девяти месяцев того года, в котором организация подает уведомление о переходе на упрощенную систему налогообложения, доходы, определяемые в соответствии со статьей 248 Налогового кодекса Российской Федерации, не превысили 45 млн рублей. Указанная величина предельного размера доходов организации, ограничивающая право организации перейти на упрощенную систему налогообложения, подлежит индексации не позднее 31 декабря текущего года на коэффициент-дефлятор, установленный на следующий календарный год. Статистика изменения коэффициента-дефлятора и индексируемые на него величины, применяемые для упрощенной системы налогообложения, приведены в табл. 1.

УСН – это один из налоговых режимов, который подразумевает особый порядок уплаты налогов и ориентирован на представителей малого и среднего бизнеса.

В связи с применением УСН, индивидуальные предприниматели освобождаются от уплаты налогов, уплачиваемых в связи с применением общей системы налогообложения, а именно:

- налога на доходы физических лиц в отношении доходов от предпринимательской деятельности;

- налога на имущество физических лиц по имуществу, используемому в предпринимательской деятельности. Однако с 1 января 2015 г. для индивидуальных предпринимателей, применяющих УСН, установлена обязанность уплачивать налог на имущество в отношении объектов недвижимости, которые включены в перечень, определяемый в соответствии с п. 7 ст. 378.2 НК РФ (п. 3 ст. 346.11 НК РФ, п. 23 ст. 2, ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 29.11.2014 № 382-ФЗ);

- налога на добавленную стоимость, за исключением НДС, уплачиваемого при ввозе товаров на таможне, а также при выполнении договора простого товарищества или договора доверительного управления имуществом.

Таблица 1

**Коэффициент-дефлятор и индексируемые на него величины,
применяемые для упрощенной системы налогообложения**

Период, на который установлен коэффициент-дефлятор	Размер коэффициента-дефлятора	Величина предельного размера доходов, ограничивающая право индивидуального предпринимателя перейти на упрощенную систему налогообложения	Подлежащая индексации величина предельного размера доходов, ограничивающая право индивидуального предпринимателя на применение УСН, руб.
2016 год	1,329	45 000 000	60 000 000
2015 год	1,147	45 000 000	60 000 000
2014 год	1,067	45 000 000	60 000 000
2013 год	1	45 000 000	60 000 000

Применение УСН не освобождает от исполнения функций по исчислению, удержанию и перечислению НДФЛ с заработной платы сотрудников.

Налоговая ставка варьируется в зависимости от выбранного объекта налогообложения. Если объект налогообложения – «доходы», то ставка составляет 6%, снижение данной ставки не предусмотрено.

Если в качестве объекта налогообложения выбраны «доходы минус расходы», то ставка составит 15%. При этом для расчета налога учитывается доход, уменьшенный на величину расходов. Региональными законодательными актами дифференцированные ставки данного налога могут меняться в пределах от 5% до 15%.

По данным табл. 1, в 2016 г. максимальная величина дохода индивидуального предпринимателя с учетом коэффициента-дефлятора, дающая право на применение упрощенной системы налогообложения, составляет 79,74 млн руб.

Доходы определяются по правилам ст. 248 НК РФ, т. е. в доходы учреждения включаются как доходы от реализации (ст. 249 НК РФ), так и внереализационные доходы (ст. 250 НК РФ). В рамках УСН можно выбрать в качестве объекта налогообложения доходы или доходы, уменьшенные на величину произведенных расходов (иногда говорят «доходы минус расходы» ст. 346.14 НК РФ). Налоговой базой при УСН с объектом «доходы» является сумма всех доходов предпринимателя. На УСН с объектом «доходы минус расходы» базой является разница доходов и расходов. Чем больше расходов, тем меньше будет размер базы и, соответственно, суммы налога. Однако уменьшение налоговой базы по УСН с объектом «доходы минус расходы» возможно не на все расходы, а лишь на те, что перечислены в ст. 346.16 Налогового кодекса Российской Федерации. Сменить объект налогообложения можно только со следующего года, письменно уведомив об этом налоговый орган до 31 декабря.

Доходы и расходы определяются нарастающим итогом с начала отчетного периода. Для налогоплательщиков, выбравших объектом «доходы минус расходы», действует правило минимального налога: если за налоговый период сумма исчисленного в общем порядке налога меньше суммы исчисленного минимального налога, то уплачивается минимальный налог в размере 1% от фактически полученного дохода.

В соответствии со статьей 346.43 Налогового кодекса Российской Федерации, законом Нижегородской области [3] в Нижегородской области введена и применяется патентная система налогообложения.

Особенностью патентной системы налогообложения является то, что она применяется только в отношении определенных видов предпринимательской деятельности. Среди утвержденных Приказом УФНС России по Нижегородской области видов предпринимательской деятельности можно выделить только 3 вида деятельности, связанных с производством и эксплуатацией водного транспорта. Эти виды деятельности указаны в табл. 2.

При применении патентной системы налогообложения индивидуальный предприниматель может привлекать наемных работников. При этом средняя численность наемных работников за налоговый период не должна превышать 15 человек по всем видам предпринимательской деятельности.

Закон Нижегородской области устанавливает размеры потенциально возможного годового дохода по видам предпринимательской деятельности, в отношении которых применяется патентная система налогообложения (табл. 2).

Таблица 2

Размер потенциально возможного к получению индивидуальным предпринимателем годового дохода по видам предпринимательской деятельности

№	Виды предпринимательской деятельности	Размеры потенциально возможного к получению индивидуальным предпринимателем годового дохода, рублей		
		Городской округ город Нижний Новгород	Городские округа *	Другие муниципальные районы и городские округа
1	2	3	4	5
21	Прочие услуги производственного характера (...изготовление и ремонт деревянных лодок...)	300 000	210 000	194 000

32	Оказание услуг по перевозке пассажиров водным транспортом	350 000	321 000	321 000
33	Оказание услуг по перевозке грузов водным транспортом	850 000	734 000	380 000

* г. Арзамас, г. Дзержинск, г. Саров, г. Бор, г. Выкса, Балахнинский, Богородский, Городецкий, Кстовский, Кулебакский, Павловский муниципальные районы

Учитывается, что минимальный размер потенциально возможного годового дохода не может быть меньше 100 тыс. рублей, а его максимальный размер не может быть больше 1 млн рублей.

Применение патентной системы налогообложения предусматривает освобождение от уплаты следующих видов налогов (п. 10, п.11 ст. 346.43 Налогового кодекса Российской Федерации):

- налога на доходы физических лиц в части доходов, полученных при осуществлении видов предпринимательской деятельности, в отношении которых применяется патентная система налогообложения;
- налога на имущество физических лиц в части имущества, которое используется при осуществлении тех видов предпринимательской деятельности, в отношении которых возможно применение патентной системы налогообложения;
- НДС, за исключением НДС, подлежащего уплате:
 - ✓ при осуществлении видов предпринимательской деятельности, при которых не применяется патентная система налогообложения;
 - ✓ при импорте товаров в Российскую Федерацию;
 - ✓ при проведении операций по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности).

Для индивидуальных предпринимателей, использующих труд наемных работников, применение патентной системы налогообложения становится выгодным, т. к. стоимость патента не зависит от физических показателей предпринимательской деятельности: числа работников, единиц используемых автомобилей и количества посадочных мест, квадратных метров площади и т. д.

Размер потенциально-возможного к получению индивидуальным предпринимателем годового дохода указан в табл. 2.

Если налогоплательщик применяет одновременно упрощенную систему налогообложения и патентную систему налогообложения, при определении величины доходов от реализации учитываются доходы по обоим указанным налоговым режимам. При этом суммы налогов, подлежащих уплате при использовании иного режима налогообложения, исчисляются и уплачиваются в порядке, предусмотренном для вновь созданных организаций или вновь зарегистрированных индивидуальных предпринимателей.

В соответствии с пунктом 2 статьи 346.26 Налогового кодекса Российской Федерации и с Постановлением Городской Думы [3] в Нижнем Новгороде введена система налогообложения в виде единого налога на вмененный доход (далее – ЕНВД) для отдельных видов деятельности. Однако в списке услуг, в отношении которых может применяться ЕНВД, нет связанных с производством и эксплуатацией водного транспорта видов предпринимательской деятельности.

В соответствии с п. 2 статьи 346.20 Налогового кодекса Российской Федерации в ситуации, когда объектом налогообложения являются доходы, уменьшенные на величину расходов, налоговая ставка устанавливается в размере 15%. Законами субъектов Российской Федерации могут быть установлены дифференцированные налоговые ставки в пределах от 5% до 15% в зависимости от категорий налогоплательщиков. В настоящее время в Нижегородской области данное послабление не используется – применяется ставка 15%.

В соответствии с п. 4 статьи 346.20 Налогового кодекса Российской Федерации региональными законами может быть установлена нулевая налоговая ставка для налогоплательщиков – индивидуальных предпринимателей, впервые зарегистрированных после вступления в силу указанных законов и осуществляющих предпринимательскую деятельность в производственной, социальной и (или) научной сфере. В настоящее время в Нижегородской области данное послабление не используется, поскольку это изменение вступило в силу только с 01.01.2015 (п. 4 статьи 346.20 Налогового кодекса Российской Федерации введен Федеральным законом от 29.12.2014 № 477-ФЗ).

Правительство Нижегородской области может стимулировать развитие амфибийного судостроения и, как следствие, реализацию крупных инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры и освоению морских акваторий и прибрежных зон Российской Федерации в целом, включив услуги, связанные с производством и эксплуатацией амфибийного судостроения, в перечень видов деятельности, на которые распространяется п. 4 статьи 346.20 Налогового кодекса Российской Федерации, введенной Федеральным законом от 29.12.2014 № 477-ФЗ.

Авторы считают, что государственное регулирование (в частности, применение специальных налоговых режимов) обеспечит условия экономической заинтересованности юридических и физических лиц и при условии адекватной организационной и ресурсной обеспеченности приведет к ускорению темпов строительства транспортных инфраструктурных объектов и сокращению времени доставки грузов, обеспечивая тем самым высокую бюджетную эффективность данного направления. При этом дополнительные бюджетные поступления от увеличения налоговой базы являются одним из основных показателей эффективности любого государственного инвестиционного проекта.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть вторая, от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 04.10.2014) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс»: электронное периодическое издание. 2014. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_173171.
2. О патентной системе налогообложения на территории Нижегородской области: Закон Нижегородской области от 21.11.2012 № 148-З (ред. от 27.11.2013) (принят постановлением ЗС НО от 15.11.2012 № 694-V)] // Справочная правовая система «КонсультантПлюс»: Электронное периодическое издание, 2014. URL: <http://www.consultant.ru>.
3. О едином налоге на вмененный доход для отдельных видов деятельности: Постановление Городской Думы г. Н. Новгорода от 21.09.2005 № 50 (ред. от 26.09.2012) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс»: электронное периодическое издание. 2014. URL: <http://www.consultant.ru>.
4. Карпушин И.С., Ганнесен В.В. Концептуальный подход к интенсификации ярусного лова путём применения мореходных вездеходов // Рыбное хозяйство. 2014. № 3. С. 103–105.
5. Суптело Н.П., Михайлов П.С. Влияние налоговой политики государства на развитие транспортной инфраструктуры морских акваторий и прибрежных зон // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI Международной научной конференции. Ч. 1 / под ред. А. В. Семенова, Н.Г. Малышева, Ю.С. Руденко. – М.: МУ им. С. Ю. Витте, 2015. С. 308–320.
6. Суптело Н.П. Особенности спроса на московском рынке труда // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях: материалы международной научно-практической конференции / под ред. Ю. С. Руденко, О.В. Романченко [Электронное издание]. – М.: МУ им. С. Ю. Витте. 2015. С. 435–442.
7. Руденко Л.Г., Жидков А.С. Государственно-частное партнерство как возможный инструмент стимулирования импортозамещения // Экономика и предпринимательство. 2015. № 6-1 (59-1). С. 179–183.
8. Одинцов Д.В., Кузнецова А.И. Создание машиностроительных кластеров как направление развития конкурентоспособности производства // Транспортное дело России. 2014. № 1. С. 70–73.
9. Кузнецова А.И., Новиков М.А. Современные факторы формирования рентабельности производства промышленных товаров // Транспортное дело России. 2013. № 6. С. 245.

Promoting amphibious shipbuilding as a factor in the development of transport infrastructure marine and coastal areas

Natalia Petrovna Suptelo, PhD. ehkon. Sciences, Assoc., Associate Professor Department of Urban Economics and service, Moscow Witte University

Pavel Sergeevich Mikhailov, graduate student of the Department Urban Economics and service, Moscow Witte University

In the present work shows the role of amphibious ships in the development of transport infrastructure of the marine waters and coastal zones. The prospects for the construction of amphibious ships in the Nizhny Novgorod region. The estimation of opportunities of application of the tax methods of support of small businesses engaged in amphibious shipbuilding in the Nizhny Novgorod region.

Keywords: amphibious court, the unified tax on imputed income, small and medium businesses, state tax policy, Nizhny Novgorod region, the development of coastal areas, the patent system of taxation, simplified system of taxation, special tax regimes.

УДК 33(075.8)

**ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ СТАТИСТИЧЕСКОЙ
МЕТОДОЛОГИИ К АНАЛИТИЧЕСКОМУ СОПРОВОЖДЕНИЮ
ПРОЦЕССОВ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ**

*Алексей Васильевич Тебекин, д-р. техн. наук, д-р. экон. наук, проф.,
проректор по научной работе,
e-mail: tebekin@gmail.com,*

*ГКОУ ВПО «Российская таможенная академия»,
<http://rta.customs.ru/nrta/index.php>,*

*Павел Алексеевич Тебекин, аспирант,
e-mail: tebekin@gmail.com,*

*ФГБНИУ «Совет по изучению производительных сил»,
<http://www.sops.ru>*

*Галина Васильевна Кузнецова, аспирант,
email: myself@mail.ru,*

*Финансовый университет при Правительстве РФ,
<http://www.fa.ru/>*

Рассмотрены ключевые проблемы применения статистической методологии к аналитическому сопровождению процессов управления развитием автомобильной промышленности РФ на современном этапе. Описана гипотеза научных исследований и предложен алгоритм решения проблемы.

Ключевые слова: проблемы, статистическая методология, аналитическое сопровождение, управление развитием, автомобильная промышленность.

DOI: 10.21777/2307-6135-2016-2-30-35

Одной из ключевых проблем развития национальной экономики на современном этапе, осложненном режимом западных санкций, является эффективное развитие отечественной промышленности.

Имея достаточный кадровый и огромный ресурсный потенциал, Россия пока далека от масштабного инновационного развития промышленности.

Низкий спрос на отечественную промышленную продукцию обусловлен:

– скудным предложением конкурентоспособной с мировыми образцами продукции;

– огромным физическим износом основных средств и многократно превышающим его моральным износом;