

УДК 621.435

В.А. КАСЬЯНОВ<sup>1</sup>, А.В. ГОНЧАРЕНКО<sup>2</sup>, С.В. КРУЖКОВА<sup>3</sup><sup>1</sup>Национальный авиационный университет, Киев, Украина<sup>2</sup>Херсонский государственный морской институт, Украина<sup>3</sup>Общероссийское межотраслевое объединение работодателей «Российский Союз строителей», Москва, Россия

## СУБЪЕКТИВНЫЕ ПРЕДПОЧТЕНИЯ И ПРАВОВОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ КАК ФАКТОРЫ РАЗВИТИЯ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Осуществлена попытка комплексного подхода к проблеме развития двигателестроения на основе положений субъективного анализа в сочетании с учетом состояния текущей правовой базы. Проведен анализ и сравнение нормативных правовых актов, регулирующих двигателестроение в России и в Украине. Рассмотрены программные и внепрограммные механизмы регулирования двигателестроения, отмечена роль законодательных актов при осуществлении технической, ценовой, налоговой и таможенной политики указанных государств. Установлена тенденция по минимизации государственного регулирования двигателестроения и усилению роли гражданско-правового воздействия на хозяйствующих субъектов. Отмечены недостатки сложившихся систем права, препятствующие стабильному развитию двигателестроения.

**Ключевые слова:** субъективный анализ, субъективные предпочтения, энтропия субъективных предпочтений, функция субъективных предпочтений, правовое регулирование двигателестроения, программные документы, равенство хозяйствующих субъектов, техническое регулирование, международное сотрудничество.

### Введение

Развитие двигателестроения обусловлено наличием различных факторов, среди которых принципиально выделяются физические, не зависящие от воли человека, и субъективные, которые превращают техническую систему в так называемую «активную». То есть такую систему, ядром, сердцевинной, главным элементом которой является человек – субъект («лицо, принимающее решение») [1].

Наличие отрасли двигателестроения в структуре национальной экономики имеет стратегическое значение – в конечном счете, именно достойный технический уровень двигателей судового, тепловозного, промышленного и специального назначения определяет качество, надежность и технико-экономические показатели конечных объектов применения, способствует развитию транспортной и иной инфраструктуры, обеспечивает экономическую безопасность и обороноспособность страны. Политика, направленная на поддержание и развитие двигателестроения как одной из отраслей промышленности, определяется долгосрочными задачами и приоритетами государства, при этом право как универсальный регулятор общественных отношений является наиболее эффективным средством, обеспечивающим единую направленность движения отрасли.

Субъективные предпочтения и формируются в правовом поле, и сами формируют его. Таким образом,

предпочтения и законодательная база находятся в постоянном взаимовлиянии. При этом в данном случае они имеют общий обобщенный объект своего влияния в виде двигателестроения, который в свою очередь своим существованием, состоянием и динамикой развития побуждает формирование предпочтений и законов.

**Анализ последних исследований и публикаций.** В монографиях [1, 2] заложены теоретические основы субъективного анализа, основанного во многом на проблемно-ресурсном подходе. Рассмотрение проблем развития двигателестроения с точки зрения взаимовлияния субъективных предпочтений на законодательную базу и наоборот является актуальным.

Вопросы влияния предпочтений на формирование судовых экипажей рассматривались в статье [3], но в явном виде механизму правового характера там внимания не уделялось.

Предпочтения и энтропия субъективных предпочтений при выборе баз для ремонта судовых энергетических установок учитывались в работах [4, 5]. В явном виде законодательная база там также не учитывалась.

Минимизация вмешательства государства в гражданско-правовые отношения, о необходимости которой было заявлено органами власти России и Украины в Концепциях административной реформы [6], по сути, оказалась ограничена только одним

фактором: невозможностью рынка адекватно и без вмешательства государства удовлетворить потребности общества. Это и предопределило вопрос о том, согласно каким принципам будут действовать организации, работающие в области двигателестроения. Конечно, нельзя отрицать ведущую роль рынка как регулятора экономических отношений, но как определить момент, когда он не справляется со своей функцией? Кто и когда должен определять этот момент? Какими должны быть пределы правового воздействия?

По-видимому, предсказуемость в государственном регулировании промышленности и, в частности, двигателестроения, должны внести «Концепции», «Стратегии» и иные документы программно-директивного характера. В настоящее время в Украине в отрасли двигателестроения действуют следующие акты:

– Государственная программа развития промышленности на 2003-2011 годы [7];

– Государственная программа развития отечественного машиностроения для агропромышленного комплекса на 2007-2010 годы [8];

– Национальная программа строительства судов рыбопромыслового флота Украины на 2002-2010 годы [9];

– Стратегия развития отечественной авиационной промышленности на период до 2020 года [10].

Кроме того, заинтересованными министерствами разрабатываются и иные документы, которые в перспективе должны повысить уровень развития двигателестроения [11].

В России правовое воздействие на двигателестроение должны оказывать следующие документы:

– Концепция социально-экономического развития России на период до 2020 года [12];

– Федеральная целевая программа "Национальная технологическая база" на 2007-2011 годы [13];

– Стратегия развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2020 года [14];

– Стратегия развития транспортного машиностроения РФ в 2007-2010 годах и на период до 2015 года [15].

**Постановка задачи.** Целью данной статьи является выработка принципиально возможного подхода к проблеме развития отрасли двигателестроения на основе положений теории субъективного анализа. Обзор состояния текущей законодательной базы по двигателестроению для Украины и России.

## Основной материал

**Субъективная энтропия.** Подобно тому, как это делается в теории информации в субъективном

анализе, оперирующем распределениями предпочтений, существует возможность ввести энтропию предпочтений на множестве альтернатив  $S_a$ . Эта энтропия называется *субъективной энтропией*. Она тесно связана с понятием *ценности* информации. Энтропия и информация выражаются через распределения вероятностей [1].

В настоящей работе энтропия и информация выражаются через субъективные предпочтения, распределенные на множестве альтернатив, состав, сущность, количество которых являются результатами субъективных представлений, предварительного анализа различных количественных и качественных характеристик виртуального объекта, который мы назвали "*проблемно-ресурсной ситуацией*". В этом смысле можно говорить об "*энтропии проблемно-ресурсной ситуации*". Распределения предпочтений имеют формальное сходство с вероятностными распределениями, что приводит к далеко идущим аналогиям. Сходство, однако, является неполным, и проявляется в меньшем для предпочтений перечне свойств, накладываемых в аксиоматическом порядке. Может быть введена субъективно-вероятностная модель, в которой *функция предпочтения* зависит от некоторого *вероятностного распределения*. При этом последнее воспринимается как объективная характеристика состояния или проблемно-ресурсной ситуации. Пусть  $S_a |_{\sigma_0}$  – множество альтернатив размерности  $N$ , исходное состояние  $\sigma_0 \in S_a |_{\sigma_0}$ , а функция  $\pi(\sigma_i)$  задает распределение предпочтений на  $S_a |_{\sigma_0}$ . Будем использовать энтропию в форме Больцмана:

$$H_\pi = - \sum_{i=1}^N \pi(\sigma_i) \ln \pi(\sigma_i); \quad \sigma_i \in S_a |_{\sigma_0}. \quad (1)$$

В теории информации Шенноном в таком виде определена информация на одно сообщение, выраженная через частные вероятности  $p_i$ .

### Принципиальные положения субъективного анализа применительно к двигателестроению

Для отрасли двигателестроения, как возможного объекта технико-экономической деятельности, регулируемого через субъективные предпочтения ответственных лиц, в том числе и на законодательном уровне при помощи формирования правовой базы в виде императивов, либо, всего лишь рекомендаций, характерной будет постановка проблемы, учитывающей психологические свойства лиц принимающих решения. Таким образом, возникает оптимизационная задача вариационного принципа, основанного на использовании субъективной энтропии.

Выводы и методы, которые должны последовать, как результат постулирования вариационного

принципа могут быть полезными с нашей точки зрения для того, чтобы иметь возможность более определенно прогнозировать поведение субъекта и получать некую более конкретную схему (задание) на проведение психологических и социологических экспериментальных исследований. Наличие теоретической модели, в которой определены "переменные" и "постоянные" параметры, поддающиеся статистическому измерению, а также соотношения, связывающие их (например, функции предпочтения), дает возможность спланировать соответствующий эксперимент, а именно: выбрать измеряемые величины, выбрать реципиентов, определить метрологические характеристики измерений, спланировать процесс эксперимента, наконец, использовать результаты теории для управления через правовое воздействие активной системой отрасли двигателестроения.

В достаточно общем виде функционал может быть взят в виде

$$\Phi_{\pi} = \alpha H_{\pi} + \beta \varepsilon + \gamma \mathcal{N}, \quad (2)$$

где  $H_{\pi}$  – субъективная энтропия (1);  $\varepsilon = \varepsilon(\pi, U, \dots)$  – функция субъективной эффективности;  $\mathcal{N}$  – нормирующее условие;  $\alpha, \beta, \gamma$  – структурные параметры, которые могут рассматриваться в различных ситуациях как коэффициенты Лагранжа, либо как весовые коэффициенты.

Функцию эффективности  $\varepsilon$  назовем линейной, если она линейна относительно функции предпочтения  $\pi(\cdot)$ . В противном случае  $\varepsilon$  нелинейна. Функция  $\mathcal{N}$  формирует условие нормировки:  $\mathcal{N} = A_0$ , где  $A_0$  – нормировочная константа (в большинстве случаев  $A_0 = 1$ ). Функция  $\mathcal{N}$  зависит только от функции предпочтения  $\pi(\cdot)$ . В дальнейшем структурные параметры  $\alpha, \beta, \gamma \dots$  будут определены как эндогенные параметры, отражающие, определенные свойства психики. С ними будет связываться, в частности, эндогенная динамика предпочтений. Вариационная задача, связанная с критерием (2) есть задача на условный экстремум.

Рассмотрим частные случаи вариационных задач.

Пусть требуется определить канонические распределение абсолютных предпочтений, соответствующее максимуму субъективной энтропии при заданном значении функции эффективности  $\varepsilon_0$ .

Конкретизируем несколько смысл функции эффективности  $\varepsilon(\pi, \dots)$ . Сделаем дополнительное допущение о том, что наряду с функцией полезности  $U(\sigma)$ , имеющей позитивный смысл и устанавливающей на множестве  $S_a$  "возрастающее" вместе с численным значением  $U(\sigma)$  отношение предпочтений:

$$\sigma \prec \eta \Leftrightarrow U(\sigma) < U(\eta), \quad (3)$$

субъект может пользоваться функцией потерь ("вредности") (Losses function или harm function или injury function)  $L(\sigma)$ , имеющий негативный смысл и

устанавливающей на  $S_a$  "убывающее" с ростом  $L(\sigma)$  отношение предпочтения

$$\sigma \prec \eta \Leftrightarrow L(\sigma) > L(\eta). \quad (4)$$

Введение такой функции расширяет и облегчает анализ альтернатив. Представим себе законодателя по делам двигателестроения, которому предлагается рассмотреть пакет законов в области двигателестроения, состоящий из  $N$  правовых актов и сформулировать, не только достоинства, но и недостатки каждого из них. Такой анализ будет более полным и, надо полагать, облегчает задачу ранжирования документов по предпочтению по сравнению со случаем, когда учитывались бы только достоинства или только недостатки.

Пусть упорядочение производится раздельно: сначала только по  $L(\sigma)$ , затем по  $U(\sigma)$ . В первом случае получим функцию негативных предпочтений, которую обозначим  $\pi^-(\sigma)$ , во втором случае – функцию позитивных предпочтений обозначают  $\pi^+(\sigma)$ . Соответственно используем две функции эффективности:

$$\varepsilon^-(\pi^-, L(\sigma), \dots) = \sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) L(\sigma_i); \quad (5)$$

$$\varepsilon^+(\pi^+, U(\sigma), \dots) = \sum_{i=1}^N \pi^+(\sigma_i) U(\sigma_i). \quad (6)$$

Условия нормировки одинаковы:

$$\sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) = 1; \quad \sum_{i=1}^N \pi^+(\sigma_i) = 1; \quad (7)$$

$$\left. \begin{aligned} 1 \geq \pi^-(\sigma_i) \geq 0 \\ 1 \geq \pi^+(\sigma_i) \geq 0 \end{aligned} \right\} \forall i \in \overline{1, N}. \quad (8)$$

В первом случае выберем функционал в виде:

$$\begin{aligned} \Phi_{\pi}^- = & - \sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) \ln \pi^-(\sigma_i) - \\ & - \beta \sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) L(\sigma_i) + \gamma \sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i). \end{aligned} \quad (9)$$

Из необходимого условия экстремума

$$\frac{\partial \Phi_{\pi}^-}{\partial \pi^-(\sigma_i)} = 0, \quad (\forall i \in \overline{1, N})$$

находим

$$-\ln \pi^-(\sigma_i) - 1 - \beta L(\sigma_i) + \gamma = 0.$$

Отсюда

$$\pi^-(\sigma_i) = e^{-1+\gamma} e^{-\beta L(\sigma_i)}$$

или

$$\pi^-(\sigma_i) = C e^{-\beta L(\sigma_i)}.$$

Используя условия нормировки, найдем константу  $C$ :

$$C = \left( \sum_{j=1}^N e^{-\beta L(\sigma_j)} \right)^{-1}.$$

Тогда

$$\pi^-(\sigma_i) = e^{-\beta L(\sigma_i)} / \sum_{j=1}^N e^{-\beta L(\sigma_j)} \quad (10)$$

монотонно убывающая функция  $L(\sigma_i)$ , имеющая вид (б), изображенный на рис. 1.

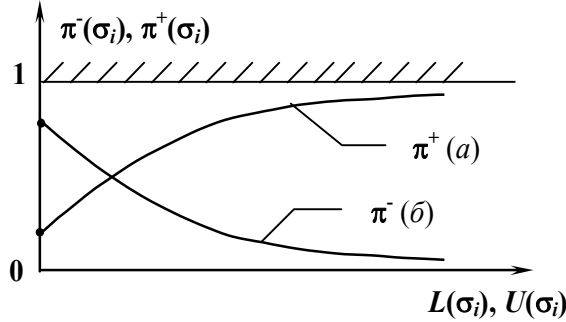


Рис. 1. Принципиально возможные виды функций предпочтения

Поскольку

$$\frac{\partial^2 \Phi_{\pi^-}}{\partial \pi^{-2}(\sigma_i)} = -\frac{1}{\pi^-(\sigma_i)} < 0, \quad \forall i \in \overline{1, N},$$

то в данном случае функционал достигает максимального значения на многообразии, заданном соотношениями:

$$\sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) L(\sigma_i) = \varepsilon_0;$$

$$\sum_{i=1}^N \pi^-(\sigma_i) = 1.$$

Ввиду линейности функций  $\varepsilon^-$  и  $\mathcal{N}$  относительно  $\pi_i^-$  имеет место равенство

$$\frac{\partial^2 \Phi_{\pi^-}}{\partial \pi_i^{-2}} = \frac{\partial^2 H_{\pi^-}}{\partial \pi_i^{-2}}.$$

Это означает, что субъект выбирает распределение негативных предпочтений таким образом, что энтропия распределения  $\pi^-(\sigma_i)$  максимальна при выполнении изопериметрических условий, то есть стремится к выравниванию негативных предпочтений – к максимальному учету всех негативных факторов.

Пусть теперь критерий  $\Phi_{\pi^+}$  имеет вид:

$$\Phi_{\pi^+} = -\sum_{i=1}^N \pi^+(\sigma_i) \ln \pi^+(\sigma_i) + \beta \sum_{i=1}^N \pi^+(\sigma_i) U(\sigma_i) + \gamma \sum_{i=1}^N \pi^+(\sigma_i). \quad (11)$$

По аналогии с предыдущим случаем находим:

$$\pi^+(\sigma_i) = e^{\beta U(\sigma_i)} / \sum_{i=1}^N e^{\beta U(\sigma_i)}. \quad (12)$$

Функция  $\pi^+(\sigma_i)$  монотонно возрастающая функция  $U(\sigma_i)$ , имеющая вид (а), изображенный на

рис. 1. Как и в случае функционала (9), выполняется условие

$$\frac{\partial^2 \Phi}{\partial \pi_i^{+2}} = -\frac{1}{\pi_i^+} < 0, \quad \forall i \in \overline{1, N}.$$

Распределение (12) снова доставляет энтропии  $H_{\pi}$  максимальное значение на соответствующем многообразии, задаваемом изопериметрическими условиями.

Функции предпочтения  $\pi_i^+$  и  $\pi_i^-$  являются предпочтениями "принятия" соответствующей альтернативы. Мы можем интерпретировать  $\pi_i^+$  и  $\pi_i^-$  следующим образом:

$\pi^+(\sigma)$  – предпочтение принять альтернативу  $\sigma$ , ориентируясь по величине полезности  $U(\sigma)$ ;

$\pi^-(\sigma)$  – предпочтение принять альтернативу  $\sigma$ , ориентируясь по величине "вредности"  $L(\sigma)$ .

Пользуясь вышеизложенными методами (1-12) возможен учет в явном виде предпочтений правовых механизмов, принятие либо отвержение которых приводит к кардинальным последствиям, изменяя определенные компоненты отрасли двигателестроения и возможно виды двигателей в целом.

### Факторы правового воздействия на двигателестроение

Как мы видим, при определении объекта регулирования органы власти в основном придерживаются отраслевого принципа и явно отдают приоритет уже сложившимся направлениям, традиционным для экономики государств. Комплексные программы в силу некоторой неопределенности, очевидно, не очень распространены и на двигателестроение влияют лишь косвенно, в отличие, например, от действовавшей в Украине 1996 году государственной программы развития производства двигателей внутреннего сгорания.

В России слабо развито правовое регулирование принятия программно-директивных документов, что вносит хаотичность и фрагментарность не только в их разработку, но и в реализацию. В настоящее время в России действует приблизительно 160 актов, названных «Концепциями», при этом «разброс» их разработчиков варьируется от юридических лиц (например, ОАО «РЖД») до Правительства РФ. Ни одна из принятых концепций фактически не является обязательной: в лучшем случае нормативным актом рекомендуется учет «Концепции» для разработки других документов, в худшем – о механизме правового регулирования ничего не говорится.

Иная ситуация в Украине: Закон Украины №1602-III от 23.03.2000г. определил прогнозные и программные документы более четко - как «документы, соответствующие требованиям законодательства Украины о документах и отражающие прогнозы и

программы экономического и социального развития». Соответственно, программа экономического и социального развития Украины – документ, в котором определяются цели и приоритеты экономического и социального развития, средства и пути их достижения, формируется взаимосогласованная и комплексная система мер органов законодательной и исполнительной власти, органов местного самоуправления, направленных на эффективное решение проблем экономического и социального развития, достижение стабильного экономического роста, а также характеризуются ожидаемые изменения в состоянии экономики и социальной сферы. Государственное прогнозирование – научно обоснованное предвидение направлений развития страны, отдельных отраслей экономики или отдельных административно-территориальных единиц, возможного состояния экономики и социальной сферы в будущем, а также альтернативных путей и сроков достижения параметров экономического и социального развития.

Законодательство России не обязывает ни одно лицо, «причастное» к реализации Концепции, соблюдать ее требования (хотя программные документы, оформленные в виде приложения к нормативному акту, считаются его неотъемлемой частью, о наличии в них правовых норм можно поспорить). В Украине же Закон «О государственном прогнозировании и разработке программ экономического и социального развития Украины» предусматривает ответственность должностных лиц, виновных в нарушении этого закона. По мнению автора, программно-директивные документы являются нетипичными средствами правового воздействия на хозяйствующих субъектов, хотя в принципе могли бы сформировать особую группу актов по воздействию на управляющих субъектов.

Государство, признавая необходимость применения в первую очередь экономического (а не административного) воздействия на промышленность (и в том числе на двигателестроение), утвердило принцип верховенства права. Он означает, что органы власти, принимая решения, действуют на основании закона, а также то, что лиц, являющихся объектом регулирования, они воспринимают равными между собой. Соответственно, в отношении всех организаций применяются единые «правила игры». Система может избрать только ограниченное число хозяйствующих субъектов для «специфического регулирования» и последнее должно быть законодательно (а еще хорошо бы и научно) обосновано.

В современный период в России и в Украине действуют следующие внепрограммные механизмы регулирования двигателестроения:

1. Гражданско-правовое регулирование. Свобода предпринимательства, свобода движения капи-

талов, товаров и услуг на территории государства, а также отсутствие ограничений по организационно-правовой форме создают для всех юридических лиц и индивидуальных предпринимателей равные возможности осуществлять деятельность, направленную на систематическое получение прибыли. Принцип свободы договора предполагает, что с соблюдением определенных правил (регистрации в качестве юридического лица и, при необходимости, получении лицензии или иного разрешения) предприятие может свободно осуществлять производственную деятельность, не опасаясь произвольного вмешательства государства.

2. Техническое регулирование. И в России, и в Украине двигателестроение относится к законодательно регулируемой сфере, т.е. сфере, в которой требования к продукции и условия введения ее в обращение регулируются законодательно. Действующие в России и Украине системы технического регулирования предполагают принятие органами власти особых нормативных актов – технических регламентов. Значение технических регламентов состоит в том, что они выступают в качестве единых и постоянных (стабильных) критериев безопасности объектов технического регулирования, с одной стороны, принуждая производителя выпускать продукцию, отвечающую заданным минимальным требованиям безопасности, а с другой, – указывая потребителю, какой она должна быть. В настоящее время в Украине действует Технический регламент по подтверждению соответствия безопасности машин и механизмов, а в России – Технический регламент о безопасности машин и оборудования; кроме того, в отношении транспортных средств, судов и некоторых видов оборудования приняты специальные нормативные акты, учитывающие специфику объектов технического регулирования.

3. Ценовое регулирование. В отличие от советского периода в настоящее время цены на двигатели и их компоненты не подвергаются государственному регулированию. Вместе с тем, влияние на себестоимость оказывают косвенные затраты, в том числе зависящие от устанавливаемых государством тарифов. В соответствии с Законом Украины «О ценах и ценообразовании» государственные фиксированные и регулируемые цены и тарифы устанавливаются на ресурсы, которые оказывают определяющее влияние на общий уровень и динамику цен на товары и услуги, имеющие решающее социальное значение, а также на продукцию, товары и услуги, производство которых сосредоточено на предприятиях, которые занимают монопольное (доминирующее) положение на рынке. В России государственное регулирование установления тарифов производится в соответствии с Федеральным законом «Об

основах регулирования тарифов организаций коммунального комплекса», Федеральным законом «О государственном регулировании тарифов на электрическую и тепловую энергию в Российской Федерации» и иными нормативными актами.

За исключением случаев, установленных законом, ценообразование в двигателестроении складывается в соответствии с законами спроса и предложения. Равновесие на рынке достигается при заключении договоров, в том числе заключаемых по результатам размещения государственного и муниципального заказа.

4. Налоговое регулирование. Налоговые системы Украины и России характеризуются, прежде всего, фискальной направленностью при незначительном стимулирующем воздействии. Кроме того, как представляется, существует достаточно высокая налоговая нагрузка на производство и низкая нагрузка на добычу природных ресурсов. Стратегия реформирования налоговой системы, одобренная распоряжением Кабинета Министров Украины от 23.12.2009 № 1612-р, и Основные направления налоговой политики РФ на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов, одобренные Правительством России 25 мая 2009 года, предусматривают ряд мероприятий органов власти по совершенствованию налоговых отношений. Предстоящее внесение изменений в налоговое законодательство, в том числе направленное на совершенствование процедур и форм налоговой отчетности, унификацию налогового законодательства (в том числе гармонизацию с зарубежными государствами), смещение акцентов с прямых налогов на косвенные, создание равных условий хозяйствования для субъектов предпринимательской деятельности, минимизацию налоговых льгот в перспективе должны повысить рентабельность промышленных предприятий.

5. Таможенное регулирование. Угроза вытеснения товаров отдельных секторов экономики с внутреннего рынка импортом требует создания определенных защитных барьеров для доступа импорта. В тоже время, искусственное и неоправданное ограждение от импорта снижает стимулы для повышения конкурентоспособности отечественного производителя, ущемляет интересы потребителя. В настоящее время политика России в сфере таможенного регулирования двигателестроения проводится в соответствии с Основными направлениями таможенно-тарифной политики на 2009 год и плановый период 2010 и 2011 годов, а также в соответствии с документами Таможенного союза. Таможенная политика Украины проводится в соответствии с Государственной программой развития промышленности на 2003-2011 годы. Каждое из государств провозгласило, что дифференциация ставок таможенных

пошлин должна производиться в зависимости от глубины переработки товаров (минимальные пошлины на материалы, сырье, комплектующие, максимальные – на готовые изделия), что должно создать более привлекательные условия для изготовления товаров внутри государства по сравнению с их импортом и способствовать организации (переносу) производств на его территорию.

Как мы видим, расширение сферы гражданско-правового регулирования, сопровождающееся постепенным отказом государства от участия в хозяйственных отношениях (а иногда и их регулирования), оставляет предпринимателей наедине друг с другом. Органы власти недвусмысленно дают понять, что промышленники должны конкурировать, бороться между собой за потребителя, а не за благосклонность со стороны государства в предоставлении субсидий, гарантий или льгот. Представляется, что непосредственная государственная поддержка будет оказываться только тем отраслям, которые признаны приоритетными, и предприятиям, которые отражают государственно значимый интерес. Так, Государственная программа развития промышленности на 2003-2011 годы и Закон Украины № 433-IV относят к приоритетным направлениям деятельности выпуск инновационного оборудования, в том числе в высокотехнологичных и наукоемких отраслях авиастроительной, судостроительной, автомобилестроительной промышленности, энергетического машиностроения, оборонно-промышленного комплекса, машиностроения для агропромышленного комплекса, приборостроения. Правительство России обозначило среди основных направлений своей деятельности стимулирование инвестиций в модернизацию технологической базы, проведение исследований и разработок, коммерциализацию их результатов и капитализацию интеллектуальной собственности.

Бюджетные, налоговые и иные инструменты задействуются для поддержки отдельных организаций двигателестроительной отрасли посредством применения следующих механизмов:

**Бюджетные и внебюджетные инвестиции** (в т.ч. привлекаемые по итогам участия в федеральных целевых программах). Денежные средства, выделяемые по таким программам, учитываются в расходной части бюджета и при соблюдении необходимых условий могут быть выделены для финансирования того или иного проекта. В Украине привлечение органами власти финансовых ресурсов также может осуществляться в целях реализации инвестиционных проектов хозяйствующих субъектов, расположенных в специальных экономических зонах.

**Предоставление государственных гарантий** по итогам включения российских двигателестроительных компаний в Перечень системообразующих

организаций или Перечень предприятий регионального значения.

**Установление особого режима налогообложения** и предоставление гарантий от неблагоприятного изменения законодательства о налогах и сборах для резидентов особых экономических зон России, специальных экономических зон Украины.

**Введение антидемпинговых мер.** При установлении наличия возросшего импорта на таможенную территорию Российской Федерации и обусловленного этим серьезного ущерба или угрозы причинения серьезного ущерба отрасли или возможном замедлении создания отрасли российской экономики Правительством РФ могут быть применены специальные защитные и антидемпинговые меры, а таможенными органами в установленных законом случаях компенсационные меры. При ввозе на таможенную территорию Украины импорта товара по ценам ниже сравнимой цены на подобный товар в стране экспорта, что причиняет вред национальному товаропроизводителю подобного товара, центральный орган исполнительной власти по вопросам экономической политики (Министерство экономики Украины) вправе ввести в отношении импортера антидемпинговую пошлину, а при причинении серьезного ущерба отрасли – специальные меры, специальные пошлины или установить режим надзора или регионального надзора.

Многие проблемы отрасли двигателестроения могут быть решены совместными усилиями нескольких государств с использованием механизмов международного права. Некоторые положения Соглашения об общих условиях и механизме поддержки развития производственной кооперации предприятий и отраслей государств-участников СНГ от 1993 года уже получили свое развитие в национальном законодательстве России и Украины, а также в заключенных ими межправительственных, отраслевых и межведомственных договорах. Но принятых мер недостаточно. Гармонизация актов технического регулирования, установление благоприятных для государств-участников режимов таможенного и налогового регулирования, преодоление разногласий в вопросах экономической и военной безопасности должны стать первоочередными шагами двух государств в целях стабильного развития отрасли двигателестроения.

### Выводы

На основе постулируемых вариационных принципов показана возможность построения модели, учитывающей в явном виде аспекты взаимовлияния субъективных предпочтений и факторов правового воздействия в области развития отрасли двигателестроения. Собран, проанализирован и под-

вергнут первичной правовой обработке материал по законодательной базе в двигателестроении Украины и России.

### Литература

1. Касьянов В.А. Субъективный анализ: монография / В.А. Касьянов. – К.: НАУ, 2007. – 512 с.
2. Касьянов В.А. Элементы субъективного анализа: монография / В.А. Касьянов. – К.: НАУ, 2003. – 224 с.
3. Kasjanov V.O. Models of competitors' preferences influence upon the number of seafarers on board and ashore / V.O. Kasjanov, A.V. Goncharenko // *Сучасні інформаційні та інноваційні технології на транспорті: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. Т. 1.* – Херсон: Видавництво Херсонського державного морського інституту, 2010. – С. 160-164.
4. Гончаренко А.В. Моделювання впливу ентропії суб'єктивних переваг на прийняття рішень стосовно ремонту суднової енергетичної установки / А.В. Гончаренко // *Автоматика, автоматизація, електротехнічні комплекси і системи.* – 2009. – № 1 (23). – С. 123-131.
5. Гончаренко А.В. Вплив суб'єктивних переваг на показники роботи суднової енергетичної установки / А.В. Гончаренко // *Автоматика, автоматизація, електротехнічні комплекси і системи.* – 2008. – № 2 (22). – С. 105-111.
6. Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні Указ Президента України від 22.07.1998 №810/98 // *Офіційний вісник України* від 11.06.1999. – 1999. – № 21. – С. 32. – Код акту 7616/1999; О мерах по проведению административной реформы в 2003 - 2004 годах: Указ Президента РФ от 23.07.2003 № 824 // *Собрание законодательства РФ* от 28.07.2003. – № 30. – Ст. 3046.
7. Про схвалення Державної програми розвитку промисловості на 2003 - 2011 роки: Постанову Кабінету Міністрів України від 28.07.2003 №1174 // *Офіційний вісник України* від 15.08.2003 - 2003 р. – № 31. – Стор. 78. – Ст. 1628. – Код акту 25980/2003.
8. Про затвердження Державної програми розвитку вітчизняного машинобудування для агропромислового комплексу на 2007-2010 роки: Постанову Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 № 1181 // *Офіційний вісник України* від 12.10.2007 - 2007 р. – № 74. – Стор. 31. – Ст. 2758. – Код акту 41107/2007.
9. Про Національну програму будівництва суден рибпромислового флоту України на 2002-2010 роки: Закон України від 17.01.2002 № 2987-III // *Відомості Верховної Ради України* від 14.06.2002. – 2002. – № 24. – Ст.164.
10. Про схвалення Стратегії розвитку вітчизняної авіаційної промисловості на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.12.2008 № 1656-р // *Офіційний вісник України*

від 19.01.2009ю – 2009. – № 1. – С. 77. – Ст.19. - Код акту 45438/2009.

11. Про схвалення Концепції проекту Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку промисловості на період до 2017 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 09.07.2008 № 947-р // Офіційний вісник України від 28.07.2008. – 2008. – № 53. – С. 59. – Ст. 1781. – Код акту 43721/2008;

12. Про схвалення Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 06.05.2009 №671-р // Офіційний вісник України від 03.07.2009. – 2009. – № 47. – С. 47. – Ст. 1590. – Код акту 47001/2009.

13. О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на

период до 2020 года: Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 №1662-р // Собрание законодательства РФ от 24.11.2008. – № 47. – Ст. 5489.

14. О федеральной целевой программе «Национальная технологическая база» на 2007 - 2011 годы: Постановление Правительства РФ от 29.01.2007 № 54 // Собрание законодательства РФ от 12.02.2007. – № 7. – Ст. 883.

15. Приказ Минпромторга России от 23.04.2010 № 319 [Электронный ресурс; Документ не опубликован] Режим доступа: <http://www.minprom.gov.ru/activity/auto/news/194>.

16. Об утверждении Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007 - 2010 годах и на период до 2015 года: Приказ Минпромэнерго РФ от 18.09.2007 № 391 // Еженедельник промышленного роста. – 2007. – № 31.

Поступила в редакцию 1.06.2010

**Рецензент:** д-р техн. наук, проф., заведующий кафедрой эксплуатации судовых энергетических установок и общинженерной подготовки Б.В. Малыгин, Херсонский государственный морской институт, Херсон.

### СУБ'ЄКТИВНІ ПЕРЕВАГИ ТА ПРАВОВИЙ ВПЛИВ ЯК ФАКТОРИ РОЗВИТКУ ДВИГУНОБУДУВАННЯ

*В.О. Касьянов, А.В. Гончаренко, С.В. Кружкова*

Здійснено спробу комплексного підходу до проблеми розвитку двигунобудування на основі положень суб'єктивного аналізу у поєднанні з урахуванням стану поточної правової бази. Проведено аналіз та порівняння нормативних правових актів, що регулюють двигунобудування у Росії та на Україні. Розглянуто програмні та позапрограмні механізми регулювання двигунобудування, відмічено роль законодавчих актів при здійсненні технічної, цінової та митної політики вказаних держав. Встановлено тенденцію з мінімізації державного регулювання двигунобудування, та посилення ролі громадсько-правового впливу на господарюючих суб'єктів. Відмічено недоліки систем права, що склалися, котрі перешкоджають стабільному розвитку двигунобудування.

**Ключові слова:** суб'єктивний аналіз, суб'єктивні переваги, ентропія суб'єктивних переваг, функція суб'єктивних переваг, правове регулювання двигунобудування, програмні документи, рівність господарюючих суб'єктів, технічне регулювання, міжнародне співробітництво.

### SUBJECTIVE PREFERENCES AND LEGISLATIVE INFLUENCE AS FACTORS OF ENGINE BUILDING DEVELOPMENT

*V.O. Kasyanov, A.V. Goncharenko, S.V. Kruzhkova*

It is made an attempt of a complex approach to the problem of engine building development on the basis of the subjective analysis statements in combination with making allowance to the current state of the legislation. It is analyzed and compared normative-legislative acts that regulate engine building in Russia and Ukraine. Considered program and out-of-program mechanisms of the engine building regulations, depicted the role of the legislative acts at pursuing technical, price, and customs policy of the mentioned states. Determined the tendency of minimization of the government engine building regulations and strengthening of the role of civil-law influence upon economic subjects. Depicted the vices of the formed legislative systems that prevent from engine building stable development.

**Key words:** subjective analysis, subjective preferences, entropy of subjective preferences, function of subjective preferences, legislative regulation of the engine building, program documents, parity of economic subjects, technical regulation, international collaboration.

**Касьянов Владимир Александрович** – д-р техн. наук, проф., проф. кафедры механики Аэрокосмического института Национального авиационного университета, Киев, Украина, e-mail: vakasyanov@mail.ru.

**Гончаренко Андрей Викторович** – канд. техн. наук, доцент, зам. зав. каф. эксплуатации судовых энергетических установок и общинженерной подготовки Херсонского государственного морского института, Херсон, Украина, e-mail: andygoncharenko@yahoo.com.

**Кружкова Светлана Владимировна** – Общероссийское межотраслевое объединение работодателей «Российский Союз строителей», Москва, Россия, e-mail: svetlana-kruzhkova@yandex.ru.