ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ИНСТИТУТ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ (УНИВЕРСИТЕТ)
МИНИСТЕРСТВА ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи

**КВАСНИКОВА ЕЛЕНА АНДРЕЕВНА**

# ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ ФОРМИРОВАНИЯ ЭКСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Специальность 5.2.5. Мировая экономика

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель:
доктор технических наук, член-корреспондент РАН, профессор
Салыгин Валерий Иванович

Москва 2022

## ОГЛАВЛЕНИЕ

**ВВЕДЕНИЕ** ..... 4

**ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОЙ ЭКСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ** ..... 17

1.1. Теоретические основы международной торговли и факторы, определяющие экспорт ..... 17

1.2. Влияние санкций на экспорт и импорт товаров: отечественный и зарубежный подход ..... 30

1.3. Содержание организационно-экономического механизма формирования отраслевой экспортной политики ..... 39

**ГЛАВА 2. РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ И ЕГО РОЛЬ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ** ..... 47

2.1. Характеристика мирового судостроения, потенциала и направлений его развития ..... 47

2.2. Российское судостроение в структуре мирового судостроения ..... 57

2.3. Макроэкономические факторы, влияющие на развитие гражданского судостроения ..... 73

**ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ЭЛЕМЕНТОВ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ЭКСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ** ..... 120

3.1. Определение экономического потенциала экспортных рынков для отечественной продукции гражданского судостроения ..... 120

3.2. Разработка концепции экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения ..... 185

I. Основные положения ..... 186

II. Анализ места Российской Федерации на мировом рынке гражданского судостроения ..... 189

III. Экспортные рынки для отечественной продукции гражданского судостроения ..... 190

IV. Санкционные ограничения ..... 200

V. Сценарии развития экспорта продукции гражданского судостроения ..... 203

VI. Меры государственной поддержки, направленные на увеличение объемов производства экспортной продукции ..... 206

VII. Ресурсное обеспечение и источники финансирования Концепции ..... 207

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ** ..... 209
**ПРИЛОЖЕНИЕ А** ..... 213
**ПРИЛОЖЕНИЕ Б** ..... 214
**ПРИЛОЖЕНИЕ В** ..... 216
**ПРИЛОЖЕНИЕ Г** ..... 220
**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ** ..... 223

# ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность исследования.** Анализ современного международного рынка гражданского судостроения демонстрирует, что в настоящее время более 90% тоннажа мирового гражданского флота приходится на грузовые суда и более 85% всех международных грузоперевозок осуществляется по морю. При этом в долгосрочной перспективе морской транспорт останется наиболее экономически эффективным способом перевозки грузов.

В ценовом выражении значительное место на судостроительном рынке занимает продукция большой технологической сложности – объекты морской техники для освоения морских месторождений углеводородов и твердых полезных ископаемых, суда технического флота, рыбопромысловые суда, научно-исследовательские суда и другие.

В зарубежном судостроении уже определены ключевые игроки, занимающие отдельные сегменты рынка. В частности, основными регионами – производителями грузовых судов, в первую очередь крупнотоннажных (танкеры, балкеры, контейнеровозы, универсальные сухогрузы), являются: Республика Корея (Hyundai Heavy Industries Co., Ltd., Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd., Samsung Heavy Industries Co., Ltd.), Япония (Imabari shipbuilding Co., Ltd., Tsuneishi Shipbuilding Co., Ltd., Oshima Shipbuilding Co., Ltd.) и Китай (Dalian Shipbuilding Industry Co., Ltd., Yangzijiang Shipbuilding (Holdings) Ltd.). При этом доля Китая поступательно увеличивается в последние годы благодаря сравнительно низкой себестоимости производства за счет долей других стран, главным образом Японии. В свою очередь, европейские производители (Финляндия (Meyer Turku Oy), Нидерланды (Damen Shipyards Group), Германия (Meyer Group, ThysenKrup), Италия (Fincantieri – Cantieri Navali Italiani S.p.A), Норвегия (Kleven Verft, Ulstein Group) специализируются преимущественно на строительстве судов с высокой добавленной стоимостью (включая круизные лайнеры, офшорные суда и объекты морской техники, технику для глубоководной добычи), а также на производстве судового комплектующего оборудования. Таким

образом, можно констатировать, что мировая судостроительная отрасль имеет большой потенциал, однако конкуренция на рынке является достаточно высокой.

Особенностью российского судостроения является его исторически сложившаяся оборонная направленность, военная продукция составляет большую часть товарного выпуска предприятий. Согласно Государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» Россия занимает 12% мирового рынка военного кораблестроения и находится по этому показателю на втором месте после США, в то время как в гражданском секторе Россия занимает последние строчки в списке 15–20 стран-лидеров (в зависимости от вида морской техники) [2].

Тем не менее в последние годы в оборонно-промышленном комплексе взят курс на диверсификацию, наращивание объемов выпуска современной конкурентоспособной гражданской продукции. Необходимость наращивания объемов гражданской продукции судостроения предусмотрена подпунктом «а» пункта 14 Указа Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 07 мая 2018 г. № 204 о достижении объема экспорта (в стоимостном выражении) несырьевых неэнергетических товаров в размере 250 млрд долларов США в год, в том числе продукции машиностроения – 50 млрд долларов США в год, включающей продукцию судостроения [5].

Также, согласно паспорту национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт» (утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 16), ключевой задачей федерального проекта «Промышленный экспорт» является ориентация промышленной и торговой политики, включая применяемые механизмы государственной поддержки, на достижение международной конкурентоспособности российских товаров (работ, услуг) в целях обеспечения их присутствия на внешних рынках [1].

Кроме того, поступательное развитие экспортного потенциала отечественной продукции гражданского судостроения предусмотрено целевыми показателями по

экспорту гражданской продукции (Приложение А), указанными в Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, в краткосрочной перспективе [4].

Показатели экспорта гражданской продукции судостроения формировались на базе аналитических данных о конкурентоспособности разрабатываемых инновационных проектов судов. В основу анализа был положен систематический мониторинг состояния мирового рынка судов и объектов морской техники и динамики потребности в них на мировых рынках. Исходя из результатов мониторинга прогнозируется потребность на мировом рынке в судах различных типов и оценивается способность российских производителей указанную потребность удовлетворить.

Согласно данным ФТС России, динамика экспорта отечественной продукции гражданского судостроения (по основным товарам и группам товаров: код ТНВЭД 8901-8908) за 2017–2021 гг. следующая: 2017 г. – 57 308,9 млн рублей; 2018 г. – 45 385 млн рублей; 2019 г. – 31 834,88 млн рублей; 2020 г. – 50 519,98 млн рублей; 2021 г. – 9 986,90 млн рублей. Преимущественно экспортируются суда грузовые, круизные, экскурсионные, паромы, баржи (код ТНВЭД 8901, Приложение Б).

Основной задачей отечественной судостроительной промышленности в условиях глобального рынка на сегодняшний день является наряду с закреплением на традиционных экспортных нишах расширение географии поставок гражданских судов, в первую очередь высокотехнологичных с высокой добавленной стоимостью, с применением механизмов поддержки экспорта.

Достижению поставленных задач препятствует функционирующий в настоящий момент организационно-экономический механизм экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса, который можно охарактеризовать как неразвитый. Данное утверждение подтверждается рядом фактов. В частности, АО «ОСК», являющаяся самой крупной интегрированной структурой отрасли, не включила в стратегию развития и долгосрочную программу развития (ДПР) мероприятия, показатели и индикаторы по объемам экспорта продукции.

Аналогичная ситуация отмечается у АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс». У Департамента маркетинга и продаж гражданской продукции отсутствует показатель «Объём несырьевого неэнергетического экспорта в части гражданского судостроения млрд руб.».

Таким образом, в целях дальнейшего определения перспектив расширения экспорта российской продукции на мировых рынках гражданского судостроения необходимо разработать концепцию экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения, определяющую организационно-экономический механизм формирования экспортной политики, что и обуславливает актуальность текущего исследования.

Для решения указанных задач целесообразно наряду с анализом зарубежного судостроения, его конкурентных преимуществ провести анализ современного российского судостроения и места России на международном рынке гражданского судостроения, включая анализ экспорта продукции гражданского судостроения ведущих компаний отрасли.

Также в целях успешной реализации отечественной продукции на международном рынке необходимо проанализировать комплекс макроэкономических факторов, влияющих на развитие гражданского судостроения, принимая во внимание действующие отраслевые меры государственной поддержки в России и за рубежом.

Анализ экспортных рынков для отечественной продукции гражданского судостроения позволит определить общий вектор развития и перспективные направления развития отрасли, а также непосредственно позволит определить потребность в конкретных типах судов и морской технике.

Результатом работы должна стать концепция экспортного развития в области продукции гражданского судостроения и дорожная карта по разработке предприятиями отрасли соответствующей Стратегии развития экспортной деятельности, содержащие информацию о страновых рынках для реализации отечественной продукции, перечень продукции для ее дальнейшего продвижения и реализации на международном рынке, перспективные направления развития

отечественного судостроения, включая технологии, учитывая потребность зарубежного рынка, а также предложения по организации экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса.

Следует отметить, что пандемия коронавирусной инфекции внесла существенные изменения в развитие мирового рынка гражданского судостроения, что в первую очередь связано со снижением объемов и задержками в поставках новых судов и нехваткой рабочей силы, а также с мерами по изоляции и закрытию предприятий и транспортными ограничениями. Значимым фактором стали также антироссийские санкции, вызванные присоединением Крыма к России, а также признанием ЛНР и ДНР и проведением специальной военной операции, что в том числе определяет ключевые тренды и тенденции в развитии отечественного гражданского судостроения. Указанные факторы будут учтены в процессе разработки организационно-экономического механизма формирования экспортной политики российских компаний судостроительной отрасли.

**Степень разработанности проблемы.** Основу изучения организационно-экономического механизма формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса, с одной стороны, составляют работы, посвященные факторам, определяющим мероприятия, направленные на развитие экспорта. С другой стороны, фундаментальный базис рассматриваемой проблемы закладывают научные труды, исследующие отраслевые особенности судостроительной отрасли, ее характеристики применительно к реалиям российской экономики.

Независимо от отрасли и страновой принадлежности теория экспорта и сбыта является составной частью глобальной теории международной торговли, которая объясняет природу экспорта, а также факторы, его определяющие. Основы международных торговых отношений были сформулированы в работах К. Г. Бородина. Современные аспекты международной торговли были определены исходя из результатов исследований П. Кругмана, Э. Хелпмана, Р. Этиера, М. Мелитца, Б. Баласса, Г. Грубела, А. П. Киреева.

Большую роль в формировании экспортной политики современной России вне зависимости от отрасли играют антироссийские санкционные ограничения. Введение экономических санкций как инструмент геополитического противостояния стало особенно актуальным в последнее десятилетие. Тем не менее данная мера рассматривается в литературе уже на протяжении длительного времени. Среди авторов, посвятивших свои работы данному направлению, можно отметить В. Т. Батычко, П. Н. Бирюкова, М. В. Братерского, Ю. В. Вертакову, Ю. С. Положенцеву, М.Г. Клевцова, Е.П. Гармашову, А. А. Головина, К. В. Крицкого [91], М. А. Пархомчук, Е. В. Гофман и Е. Г. Попкову, А. М. Грачеву и других авторов.

Экспортная политика и механизм ее формирования исследованы в отечественной и зарубежной литературе с различных точек зрения. Авторы В. М. Будилов, И. Ю. Глебкова, Н. Н. Качанова, М. М, Гурова, Е. Г. Ищенко, П. В. Алексеев рассматривают понятие экспортной политики, ее составные элементы, факторы, ее определяющие. В работах С. С. Демина, Е. И. Куценко, Т. Ю. Прокофьевой изучены организационно-экономические аспекты формирования экспортной политики.

Несмотря на наличие большого количества работ, посвященных анализу и развитию мирового судостроения, в контексте российской продукции гражданского судостроения проблема малоизучена. Причиной этого является тот факт, что экспорт для гражданской судостроительной промышленности ранее не являлся приоритетным фактором развития.

Теоретическую основу разработки концепции экспортного развития в области продукции гражданского судостроения составили научные статьи и диссертации. Среди особо значимых кандидатских диссертаций по теме исследования стоит отметить работу К. Ю. Зудиновой [90], посвященную внешнеэкономическим интересам России на рынке гражданского судостроения. Механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса, направленные на решение проблем гражданского судостроения, разрабатываются в диссертационном исследовании Трухиновой О. Л. [92].

Среди отечественных авторов, исследовавших российское судостроение, можно отметить работы Петровой Н. П., Пименова П. В. [48], Палкиной Е. С., Постникова Р. А. [46], Е. Н. Ветровой [12], И. В. Гончарук и Е. С. Гончарук [16], Л. М. Клячко [33, 36].

Для достижения высокой практической значимости работы, достоверности и целесообразности предлагаемых мер исследование опиралось на аналитические отчеты и статистические данные международных и российских организаций. В частности, были использованы материалы международных отчетов Review of Maritime Transport, UNCTAD Global Trade Update (United Nations publication issued by the United Nations Conference on Trade and Development), BRS Group Annual Review (BRS Group, Shipping and Shipbuilding Markets), Shipbuilding market developments (the Organisation for Economic Co-operation and Development), The State of Food Security and Nutrition in the World 2021, Food Outlook. Biannual Report on Global Food Markets (Food and Agriculture Organization of the United Nations), Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism (United Nations World Tourism Organization), World Oil Outlook 2020 (Organization of the Petroleum Exporting Countries) и ряд других документов.

Информация по российскому рынку была аккумулирована с использованием данных Министерства экономического развития Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Центрального банка Российской Федерации, Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации, материалов АО «Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ФТС России, Федеральной службы государственной статистики и других источников.

Существенный вклад в подготовку концепции экспортного развития в области продукции гражданского судостроения внесли тезисы и показатели, представленные в Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года, Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Источниками статистической информации выступили также такие базы данных, как Clarksons Research, Statista, International Trade Statistics Database UN COMTRADE, World Bank Databank, Worldometer.

**Объектом исследования** выступает организационно-экономический механизм формирования экспортной политики.

**Предметом исследования** являются российские компании судостроительного комплекса, имеющие потенциал в части выпуска продукции гражданского назначения.

**Область исследования.** Кандидатская диссертация выполнена в соответствии с п. 26. «Внешнеэкономические интересы России на мировом рынке и в отношениях с отдельными странами и группами стран. Геоэкономические проблемы России, ее стратегические приоритеты и внешнеэкономические перспективы» и п. 29. «Участие России в международном разделении труда. Формирование и перспективы развития экспортного потенциала и импортных потребностей российской экономики. Возможности улучшения международной производственной специализации России» паспорта специальности ВАК РФ 5.2.5. Мировая экономика.

**Цель исследования** заключается в концептуализации экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения и поиске путей по формированию предприятиями соответствующего организационно-экономического механизма.

**Гипотеза исследования** заключается в том, что с учетом тенденций, формирующихся в мировом и отечественном судостроении под воздействием совокупности макроэкономических факторов, а также положений утвержденной Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года российская судостроительная отрасль способна увеличить показатели экспорта продукции при условии реализации взвешенной политики экспортного развития в области продукции гражданского судостроения и разработки рекомендаций для предприятий отрасли по продвижению продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках.

В соответствии с обозначенной целью и выдвинутой гипотезой определены **задачи исследования**:

1. Изучить теоретические основы формирования отраслевой экспортной политики, в том числе в условиях оказания внешнего санкционного давления.

2. Определить содержание организационно-экономического механизма формирования экспортной политики.

3. Выявить ключевые тренды российского и зарубежного судостроения.

4. Идентифицировать макроэкономические факторы, влияющие на развитие гражданского судостроения.

5. Выделить перспективные экспортные рынки для отечественной продукции гражданского судостроения.

6. Разработать Концепцию экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения.

7. Предложить рекомендации по разработке предприятиями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках.

**Методологическую основу исследования** составляют общенаучные методы анализа и синтеза, индукции и дедукции, систематизации и классификации. Условия и перспективы становления российского гражданского судостроения были изучены на основе применения исторического метода и контент-анализа источников литературы. В целях выявления и обоснования влияния макроэкономических факторов на развитие гражданского судостроения использовались базовые методы сравнительного и статистического анализа. Идентифицированные тренды были проанализированы и визуализированы с использованием инструментария MS Excel, статистической базы данных Statista.

**Теоретической основой исследования** стали фундаментальные труды отечественных и зарубежных авторов в области теорий международной торговли, экспорта и сбыта, исследования, посвященные вопросам становления и развития мирового и российского судостроения, изучению особенностей экспорта продукции отечественного судостроения на зарубежные рынки.

**База исследования.** Исследование осуществлялось на базе АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» с декабря 2018 г. по сентябрь 2020 г.

С октября 2020 г. по май 2022 г. работа проводилась на базе кафедры международных проблем ТЭК им. Н. П. Лаверова Международного института энергетической политики и дипломатии МГИМО МИД России под руководством Директора Международного института энергетической политики и дипломатии МГИМО МИД России, доктора технических наук, член-корреспондента РАН, профессора Салыгина Валерия Ивановича.

**Этапы исследования.** Исследование проводилось в 4 этапа:

– первый (подготовительный) этап (декабрь 2018 г. – сентябрь 2020 г.): был направлен на поиск и получение информации о состоянии исследуемой проблемы в контексте реализации продукции отечественного судостроения на зарубежных рынках; был подготовлен обзор литературы по рассматриваемой проблеме, изучены теоретические основы формирования экспортной политики; проведен анализ динамики развития и темпов роста мирового рынка гражданского судостроения; анализ современного российского и зарубежного гражданского судостроения за последние пять лет. На основе обработанной информации была сформулирована проблема, выявлено состояние ее изученности, обозначены цель и задачи диссертации;

- второй (формирующий) этап (октябрь 2020 г. – декабрь 2020 г.): проводилось уточнение аппарата и гипотезы диссертации, были скорректированы некоторые задачи; выявлены значимые макроэкономические факторы, влияющие на развитие гражданского судостроения, определены приоритетные экспортные рынки для отечественной продукции гражданского судостроения;

– третий (заключительный) этап (январь 2021 г. – декабрь 2021 г.): полученная информация осмыслена, систематизирована, проведен сравнительный анализ некоторых результатов исследований и экспериментальной работы (эмпирический этап научного исследования). Была разработана Концепция экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в

области продукции гражданского судостроения;

– четвертый (итоговый) этап (январь 2022 г. – май 2022 г.): с учетом достигнутых результатов проведено уточнение понятийного аппарата и гипотезы диссертационного исследования, произошла окончательная формулировка цели и задач диссертации; осуществлялось литературное оформление диссертационного исследования.

**Научная новизна исследования состоит в** развитии организационно-экономических аспектов механизма формирования экспортной политики российских судостроительных компаний и разработке концепции экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения.

**Теоретическая значимость выводов диссертационного исследования заключается** в развитии теории экспорта в части систематизации факторов, определяющих экспортную политику, с учетом особенностей внешней среды, формирующихся в условиях санкционного давления; определении элементов и процессов в рамках организационно-экономического механизма формирования экспортной политики российских судостроительных компаний.

**Практическая значимость исследования** состоит в выявлении ключевых экспортных рынков для российских судостроительных компаний в области продукции гражданского судостроения с учетом особенностей внешней среды, создающихся в условиях санкционного давления; разработке концепции экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1. Предложена классификация факторов, определяющих формирование экспортной политики для субъектов разных уровней (включая макроуровень, уровень страны, региона и отдельной компании), устанавливающая иерархию воздействия факторов с учетом их взаимосвязи и учитывающая влияние международных санкционных ограничений на организационно-экономический механизм формирования отраслевой экспортной политики (С. 26–27, 38).

2. Сформулировано содержание организационно-экономического механизма формирования отраслевой экспортной политики, определены его ключевые элементы (субъекты и объекты экспортной политики, ресурсное обеспечение, институциональная среда, факторы, определяющие формирование экспортной политики, меры и мероприятия, система контролируемых индикаторов), а также основные этапы его управления (С. 43–46).

3. На основе анализа мирового рынка судостроения, современных тенденций и направлений влияния макроэкономических факторов и с учетом действующих международных санкций обозначены наиболее перспективные рынки для отечественной продукции гражданского судостроения, в частности, выявлена и обоснована потребность ряда стран (Индия, Бангладеш, Малайзия, Индонезия, Сингапур, Вьетнам, Южная Корея, Китай, ОАЭ, Иран, Алжир, Египет, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан) в продукции гражданского судостроения, а также потребность Малайзии, Сингапура, Китая, Южной Кореи, ОАЭ, Турции в сотрудничестве в области технологий судостроения (С. 185–186, 191–195).

4. Разработана Концепция экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения, реализация которой будет способствовать эффективному решению существующих и перспективных задач в области экспорта продукции гражданского судостроения и определит основные направления реализации экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса (С. 186–208).

5. Предложена дорожная карта по разработке предприятиями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках, содержащая непосредственно организационно-экономический механизм формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса (С. 220–222).

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Ход и результаты исследования докладывались и обсуждались на заседаниях Рабочей группы по судостроению Организации экономического сотрудничества и развития (OECD).

**Основные положения диссертации были опубликованы в докладах и в**

**статьях, в том числе в рецензируемых журналах:**

1. Квасникова Е. А. Анализ перспектив сотрудничества России со странами БРИКС в области гражданского судостроения. Часть 1 / Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. // Финансовая экономика. – 2021. – № 5. – С. 313–318. [53].

2. Квасникова Е. А. Анализ перспектив сотрудничества России со странами БРИКС в области гражданского судостроения. Часть 2 / Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. // Финансовая экономика. – 2021. – № 6. – С. 210–216. [54].

3. Квасникова Е. А. Анализ перспектив российско-индийского сотрудничества в области гражданского судостроения / Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. // Управление риском. – 2021. – № 2 (98). – С. 5–15. [52].

4. Квасникова Е. А. Макроэкономические детерминанты развития гражданского судостроения: мировые тренды и перспективы российских производителей // Вопросы инновационной экономики. – 2022. – Том 12. – № 3. – С. 1817–1832. – doi: 10.18334/vinec.12.3.115077. [28].

5. Квасникова Е. А. Анализ перспектив российско-норвежского сотрудничества в области гражданского судостроения // Экономические отношения. – 2022. – Том 12. – № 3. – С. 519–534. – doi: 10.18334/eo.12.3.114941. [27].

6. Квасникова Е. А. Экспортные рынки российского судостроения // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2022. – Том 18. – № 8 (413). – С. 1568–1583. [29].

**Структура диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, 4 приложений, списка литературных источников. Список литературных источников включает 164 наименования. Объем диссертации составляет 235 страниц.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОЙ ЭКСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ

## 1.1. Теоретические основы международной торговли и факторы, определяющие экспорт

Механизм формирования экспортной политики обуславливается, прежде всего, общими закономерностями и тенденциями, складывающимися в рамках системы международной торговли и взаимоотношений. Указанные закономерности и тенденции формализуются в трудах российских и зарубежных авторов, определяя организационно-экономические основы развития экспортной политики.

Природа экспорта первоначально объясняется в рамках традиционных теорий международной торговли. Исчерпывающая систематизация классических и альтернативных теорий, объясняющих причины возникновения и развития международной торговли, представлена в работах К. Г. Бородина. Первые попытки выявления причины, побуждающей страны к международной торговле, а следовательно, и к экспортной деятельности, фигурируют еще в трудах меркантилистов. Классические подходы к рассмотрению международной торговли включают в себя теории сравнительного и абсолютного преимущества, модель Хекшера-Олина, выявление парадокса Леонтьева. К. Г. Бородин отмечает, что все классические теории международных торговых отношений объединены рассмотрением частных случаев стандартной модели экономики [8, 9].

К числу альтернативных моделей, выходящих за пределы указанной модели, автор относит теорию специфических факторов производства, концепцию торгуемых и неторгуемых товаров, теорему Рыбчинского, выявление эффекта масштаба в международной торговле, теорию внутриотраслевой торговли и ряд других концепций. Перечень теорий и их краткое содержание, составленные на

основе исследований К. Г. Бородина, представлены в Приложении В (Таблица В.1). Необходимо отметить, что ряд теорий, рассмотренных в своей работе К. Г. Бородиным, относятся в литературе к современным теориям международной торговли. Так, А. Г. Олейнов открывает рассмотрение современных подходов теорией пересекающегося спроса С. Линдера, получившей свое начало в 60-х годах XX века [44].

На рубеже XX–XXI веков, по мнению ряда авторов, теория международной торговли находилась в стагнации. Причиной этого стала трансформация ряда бывших стран с централизованной экономикой, их переход к рыночным основам. После того как этот переход был завершен, возникла потребность в уточнении ранее сформулированных мотивов и факторов торговли между странами, что стимулировало развитие новых теоретических направлений.

Современный этап развития международных отношений и торговли характеризуется рядом особенностей, к числу которых можно отнести повсеместную глобализацию, нарастание проблемы ограниченности ресурсов, особенно в части энергоносителей, развитие цифровой экономики и распространение финансовых технологий, а также ряд других факторов. Рассмотрим современные подходы к рассмотрению мотивов и ограничений международной торговли. Выдающийся вклад в развитие современной теории международной торговли совершил Пол Кругман, который в своих трудах систематизировал большое количество современных подходов к пониманию формирующихся в международной торговле связей и ограничений, развил новые идеи и их интерпретацию с учетом современных реалий. В частности, автор уделял большое внимание идеям пространственной экономики. П. Кругман акцентирует внимание на тривиальной идее о том, что при прочих равных условиях предприятия образуются в локациях, имеющих хороший доступ к рынку и платежеспособному спросу, что, в свою очередь, приводит к дополнительному притоку капитала и увеличению доступа к рынку.

П. Кругман систематизирует основы «новой экономической географии», объясняя, как те или иные ограничения, на которые опираются выстраиваемые

модели экономических взаимоотношений, влияют на результаты восприятия современного мира и каковы границы эмпирического применения данных моделей [82]. Аспекты пространственной теории международной торговли рассматривались также в работах Андерсона и Викупа, Росси-Хансберга, Болдуина и Харригана [72, 74, 85].

В результате развития идей пространственной экономики П. Кругманом, Э. Хелпманом и Р. Этиером была сформулирована так называемая новая теория торговли, которая утверждала, что преимущество в торговле возникает не в результате различий в стоимости товаров между странами, а в силу наличия у потребителя более широкого круга разнообразных товаров. В дальнейшем авторы интегрировали старую и новую теории торговли, дополнив модель допущением о различии в технологиях, торговых издержках и цене факторов производства [81].

Недостатками теорий, сформулированных на рубеже XX–XXI веков, выступало заложенное в рамках моделей предположение об однородности рассматриваемых фирм. Большинство теорий рассматривали торговлю между странами на примере отдельных фирм, выступавших воплощением деятельности и тенденций для конкретной страны, что, по словам А.П. Киреева, могло объясняться банальным отсутствием достаточного количества статистических данных [31]. В начале XX века статистическая база стала постепенно расширяться, что породило обновление теоретических основ осуществления международной торговли.

В частности, в литературе стали рассматриваться особенности торговли между разнородными фирмами. Одна из самых известных моделей неоднородности фирм была предложена Марком Мелицем. Автор учитывает различие фирм, функционирующих в одной отрасли, по уровню производительности, утверждая, что только наиболее продуктивные и прибыльные фирмы могут нести высокие невозвратные и постоянные издержки. В результате все компании делятся автором на фирмы неэкспортирующие, экспортирующие и многонациональные. Предложенная Мелицем теория обосновывала тезис о том, что международная торговля стимулирует рост благосостояния субъектов, участвующих в ней [84].

Модель Мелица получила свое развитие в рамках ряда теорий либерализации торговли, факторной модели, гравитационной модели [31]. Широкое распространение получила теория бизнес-цикла, которая демонстрирует, что подъемы и спады объемов международной торговли могут быть объяснены существованием циклов деловой активности [77]. В частности, Рэймонд Вернон осуществлял разработку концепции жизненного цикла товара для объяснения направлений и структуры международной торговли [58]. Согласно теории Вернона, развитие научно-технических разработок и стандартизация технологий производства на этапе зрелости компании стимулирует перемещение производства многих товаров в страны с дешевой рабочей силой [87].

Еще одним подходом в рамках современного этапа развития теории стала теория внутриотраслевой торговли Б. Баласса и Г. Грубела. Авторы классифицируют все виды торговых операций на международной арене на торговлю внутриотраслевую и межотраслевую. Опираясь на предпосылки осуществления указанных видов торговых операций, авторы приходят к выводу о том, что внутриотраслевая торговля свойственна странам с сопоставимым уровнем технологий, а межотраслевая – странам разного уровня технологического развития. Кроме того, присутствует отраслевая специализация – отраслям обрабатывающей промышленности зачастую свойственна внутриотраслевая торговля, а добывающей промышленности – межотраслевая [73, 78].

Широкое распространение получила также теория неполных контрактов, которая объясняет возникновение экспортно-импортных взаимоотношений привязкой отдельных поставщиков к производителям, которое выступает мотивом в процессе оптимизации издержек, сказывается на качестве производимых компонентов и конечной продукции. Систематизация подходов и моделей, возникающих в рамках теории неполных контрактов, отражена в работе Барбары Спенсер [86].

Одну из наиболее полных систематизаций современных моделей международной торговли приводит в своих трудах А. П. Киреев (Приложение В, Таблица В.2). Автор определяет, что в настоящий момент стремление фирмы к

экспорту производимой продукции может объясняться разным уровнем производительности различных компаний, наличием различий между производством конечных товаров и промежуточных продуктов, необходимых для производства других товаров, местоположением компаний относительно друг друга, мотивами различных групп людей, влияющих на принятие решения об организации торговых взаимоотношений и заключении торговых соглашений [31].

Совокупность постулатов классических, альтернативных и современных теорий международной торговли позволяет выделить систему факторов, определяющих содержание экспортной политики. При этом рассмотрение данного вопроса может осуществляться на разных уровнях (в зависимости от субъекта экспортной деятельности):

- на уровне отдельно взятой компании, отвечающее на вопрос о том, какие факторы побуждают конкретные фирмы производить продукцию для продажи за рубежом;
- на региональном уровне, определяющее возможности стимулирования экспортной политики регионов в составе страны;
- по отношению к стране в целом, сосредоточенное на определении факторов, характеризующих мотивы и ограничения экспорта и экспортной политики на уровне отдельных государств.

В продолжение рассматриваемой классификации можно выделить и более крупный уровень – формирование экспортно-импортных отношений на уровне мировых макрорегионов (Западная, Северная и Южная Европа, Западная, Центральная, Южная, Восточная, Юго-Восточная Азия, Северная, Центральная и Южная Америка и другие макрорегионы).

Визуализация представленных уровней формирования экспортной политики представлена на Рисунке 1.






Рисунок 1 – Уровни формирования экспортной политики

*Источник:* составлено автором на основе анализа литературы.

Всю совокупность факторов по отношению к субъекту экспортной деятельности можно разделить на внутренние и внешние. Внутренними являются факторы, которые зависят исключительно от субъекта экспорта (компании, региона, страны, макрорегиона) и могут быть подвластны воздействию с его стороны. Внешние факторы не зависят от действий рассматриваемого субъекта и отличаются значительной подвижностью, неустойчивостью и изменчивостью в зависимости от страны экспорта.

Необходимо понимать, что в разрезе классификации уровней формирования экспортной политики, представленной на Рисунке 1, факторы, выступающие внешними для одного уровня, могут оказаться внутренними для другого. Так, факторы, формирующиеся в рамках контура мировой экономики, являются внешними по отношению ко всем уровням формирования экспортной политики. Факторы, оказывающие воздействие на уровне макрорегиона, выступают внешними по отношению к отдельным странам, регионам и компаниям, но

являются внутренними по отношению к самому макрорегиону. При этом целесообразно говорить о существовании внешних факторов различного уровня, поскольку факторы, являющиеся внешними по отношению к макрорегиону, также остаются внешними по отношению к стране, региону или компании.

Кроме того, различают факторы прямого воздействия, непосредственно влияющие на направления и объемы экспорта, и факторы косвенного воздействия, которые опосредованно определяют экспортную политику. К числу факторов прямого воздействия относят влияние поставщиков, потребителей, конкурентов, принимаемых законодательных актов и государственных органов. Косвенное воздействие оказывают события, происходящие на международной арене [35].

Зарубежные авторы S. Zou и S. Stan в своей работе систематизировали факторы экспортной активности, выявленные на основе эмпирических исследований различными учеными. В результате все факторы были разделены на внешние и внутренние, контролируемые и неконтролируемые. Обособленно были выделены индикаторы экспортной активности, которые были разделены на финансовые, нефинансовые и составные. Подход авторов S. Zou и S. Stan отражен в Таблице 1 [88].

Таблица 1 – Подход S. Zou и S. Stan к определению факторов экспортной деятельности

| **Факторы** | **Внутренние** | **Внешние** |
|---|---|---|
| Контролируемые | Экспортная маркетинговая стратегия (включая генеральную экспортную стратегию, планирование экспорта, организацию экспорта, проведение маркетингового исследования, адаптацию товара, сильные стороны товара, конкурентоспособность товара, адаптацию продвижения, интенсивность продвижения, вид канала дистрибьюции), особенности управления (подход к организации экспортной деятельности и ее поддержка, степень международной ориентации, выявленные преимущества экспорта и барьеры) | |
| Неконтролируемые | Характеристики менеджмента (опыт менеджмента в международной сфере, | Характеристики отрасли (технологическая |

| Факторы | Внутренние | Внешние |
|---|---|---|
| | уровень образования и экспертизы представителей менеджмента), характеристики фирмы и ее конкурентные стороны (размер фирмы, возраст, технологии, характеристики, опыт в международной сфере) | интенсивность отрасли, уровень волатильности), характеристики иностранного рынка (привлекательность, конкурентоспособность, барьеры экспортного рынка), характеристики домашнего рынка |
| Индикаторы экспортной активности | Финансовые (объем продаж, уровень прибыльности, темпы роста), нефинансовые (успех компании, удовлетворенность клиентов, достижение поставленных целей), смешанные | |

*Источник:* [88].

На основе результатов систематизации, проведенной S. Zou и S. Stan, можно предположить, что зарубежные авторы в своих исследованиях в большей степени уделяют внимание изучению внутренних факторов. Таблица 1 демонстрирует, что как контролируемые, так и неконтролируемые внутренние факторы подробно детализированы и рассматриваются с различных точек зрения, в то время как отраслевые характеристики, характеристики зарубежного и отечественного рынка оказываются охваченными в меньшей степени.

Рассмотрение трудов отечественных авторов демонстрирует противоположную тенденцию – в исследованиях часто фигурируют внешние факторы экономического, политического, социального, культурного, технологического, институционального характера, которые определяют общие возможности и тенденции развития экспорта. Некоторые подходы отечественных авторов к выделению факторов, обуславливающих экспортную политику, представлены в Таблице 2.

На основе выделения уровней формирования экспортной политики и с учетом обобщения подходов, представленных в источниках литературы, совокупность факторов, оказывающих влияние на формирование экспортной политики, можно представить следующим образом (Таблица 3).

Таблица 2 – Факторы, обуславливающие формирование экспортной политики

| Авторы | Подход к определению факторов | Выделенные факторы |
|---|---|---|
| И.Ю. Глебкова, Н.Н. Качанова [14] | Факторы функции предложения экспорта (модель Международного валютного фонда) | Фактор, определяющий объем производства продукции; фактор, определяющий ценовой стимул; соотношение внутренней цены и мировой цены (которое, в свою очередь, отражает воздействие обменных курсов, экспортных пошлин, налогов или субсидий, внутренних издержек) |
| В.С. Круглов, О.А. Александрова, 2007 [35] | Факторы международной внешней среды, определяющие экспортную деятельность предприятия | Государственное, таможенное тарифное и нетарифное регулирование, потребители, конкуренты, конъюнктура мировых рынков, географические расстояния, политические факторы, социально-культурные факторы, научно-технический прогресс |
| Ю.Г. Лаврикова и другие, 2021 [39] | Факторы развития внешнеэкономической деятельности региона | Глобальные вызовы и другие внешние факторы, природные, промышленные и инфраструктурные факторы, организационные факторы, инвестиционный, инновационный и имиджевый потенциал, институциональные факторы |
| А.В. Сидоренко, 2010 [56] | Факторы возникновения нереализованного экспортного потенциала промышленного предприятия | Снижение конкурентоспособности продукции, неудовлетворительное ресурсное обеспечение, неудовлетворительные логистика и сбыт, ограниченное использование межкультурных маркетинговых коммуникаций, недостаточная мотивация персонала, отсутствие узнаваемости бренда за рубежом и другие |
| Е.А. Степанов, 2015 [60] | Факторы внешней торговли | Накопление богатства страны, разница в производительности труда, разница в обеспеченности стран факторами производства, технические изменения в отрасли, изобретение инновационного продукта, расходы на НИОКР, сходство в структуре потребления торгующих стран |
| Е.Ю. Чарочкина, 2020 [67] | Факторы формирования экспортного потенциала страны | Оптимизация направлений экономической политики, системный импорт высоких технологий, модернизация бизнеса и менеджмента, модернизация промышленного сектора, увеличение инвестиций в человеческий капитал, диверсификация структуры экспорта и импорта, формирование оптимальной политики импортозамещения, формирование здоровой конкурентной среды |
| Н.О. Якушев, 2016 [71] | Факторы, сдерживающие развитие экспортной деятельности регионов | Социально-экономическая обстановка в мире, моноструктурность экспорта с преобладанием одной товарной группы, преобладание в экспорте сырьевых товаров с низкой степенью переработки, слабый уровень диверсификации экспорта по странам |

*Источник:* составлено автором на основе [14, 35, 39, 56, 60, 67, 71].

Таблица 3 – Классификация факторов, определяющих формирование экспортной политики на разных уровнях

| **Уровень формирования экспортной политики** | **Группа факторов (внутренние/ внешние)** | **Уровень формирования факторов** | **Пример содержания факторов** |
|---|---|---|---|
| Макрорегион | Внешние факторы первого уровня | Факторы, формирующиеся в рамках общемирового экономического контура | Социально-экономическая обстановка в мире, общемировые макроэкономические тенденции и тренды, мировой уровень цен, конъюнктура мировых рынков, глобальные вызовы и другие факторы |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на уровне макрорегиона | Наличие политических, экономических, торговых объединений, союзов, соглашений, конфликтов, ограничений, система таможенного и нетарифного регулирования в макрорегионе |
| Страна | Внешние факторы второго уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на страновом уровне | Географическое расположение государства, наличие доступа к природным ресурсам, система государственного таможенного и нетарифного регулирования, географические расстояния, политические факторы, социально-культурные факторы, научно-технический прогресс, структура производимой продукции |
| Регион | Внешние факторы третьего уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на региональном уровне | Географическое расположение региона, наличие доступа к природным ресурсам, промышленные и инфраструктурные факторы, организационные факторы, инвестиционный, инновационный и имиджевый потенциал, институциональные факторы, структура производимой продукции |
| Компания | Внешние факторы четвертого уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы микроуровня (внутренние факторы, находящиеся под влиянием компании) | Уровень производительности компании, качество и конкурентоспособность производимой продукции, характеристики менеджмента и компании, характеристики покупателей и клиентов |

*Источник:* составлено автором на основе результатов анализа.

В рамках представленной классификации факторы разделены на внутренние и внешние в зависимости от уровня формирования экспортной политики. При этом внешние факторы разделены на факторы первого, второго, третьего и четвертого уровня. Внешние факторы первого уровня находятся на самой верхней ступени в цепочке факторов, поэтому оказывают воздействие на все уровни формирования экспортной политики. Внешние факторы четвертого уровня являются внешними только по отношению к формированию экспортной политики отдельной компании. Внешние факторы всех уровней являются неконтролируемыми по отношению к конкретному уровню формирования экспортной политики. Одновременно эти же факторы, выступая в качестве внутренних, являются контролируемыми. Содержание конкретной группы факторов может быть дополнено в зависимости от подхода к обоснованию значимости влияния конкретных событий на формирование экспортной политики.

Представленные в Таблицах 2 и 3 подходы носят общий характер – перечисленные факторы являются значимыми вне зависимости от рассматриваемой отрасли. Однако зачастую потенциал экспортного развития той или иной отрасли находится в тесной взаимосвязи с ее спецификой, ролью данной отрасли в структуре национальной экономики. В связи с этим большое количество научных трудов посвящено изучению факторов, определяющих отраслевую экспортную политику.

Так, к числу факторов, влияющих на повышение экспортного потенциала агропромышленного комплекса, С.В. Киселев относит конкурентоспособность продукции, природно-климатические условия и способность адаптироваться к ним, ограниченные объемы спроса и возможность возникновения перебоев с продовольственным обеспечением внутри страны [32]. Инфраструктурные ограничения, в числе которых существование лимита пропускной способности железнодорожных линий, терминалов морских портов, а также наличие высокой транспортной составляющей в конечной цене выделяются в литературе в качестве сдерживающих факторов экспорта угля [70]. К числу факторов развития экспортного потенциала российского зернового рынка М. М. Гурова относит

погодный фактор, возрастающую деградацию почв, неумеренную распашку степей и вырубку лесов, развитие эрозии и разрушение структуры почв, низкий уровень инновационной составляющей и неразвитую инфраструктуру [20].

Особенности экспорта в судостроительной отрасли также обсуждаются в источниках литературы. Особый интерес на стыке теоретического и прикладного подходов представляют работы, посвященные отечественному судостроению.

Еще в 1999 году С. И. Логачев в своей работе отмечает необходимость государственной поддержки российского судостроения. Автор отмечает, что СССР входил в первую десятку стран в области гражданского судостроения и обеспечивал треть мирового военного кораблестроения. Однако в период трансформации национальной экономики в период 90-х годов ситуация резко изменилась. Для поддержания отраслевого экспорта автором предлагалось введение ряда мер, к числу которых можно отнести предоставление государством гарантий выполнения обязательств судостроительных предприятий, предоставление субсидий, освобождение от налога на прибыль, выделение судостроительным компаниям лизинга на льготных условиях и ряд других мер [41].

Многие отмеченные С. И. Логачевым проблемы, а также предлагаемые мероприятия государственной поддержки по-прежнему остаются актуальными. Например, А. А. Тресорук и И. Э. Фролов на основании проведенного анализа приходят к выводу о том, что темпы роста продукции судостроения в России в период после 2010 года уступают темпам роста промышленной продукции ОПК. При этом доля гражданской продукции, производимой предприятиями судостроительного комплекса, имела самое низкое значение среди отраслей ОПК. К числу ключевых мероприятий, направленных на стимулирование конкурентоспособности отрасли, авторы относят обеспечение трансферта технологий и выполнение комплексной программы импортозамещения, развитие гражданского направления. При этом отмечается необходимость концентрации российского гражданского судостроения лишь на освоении рыночных ниш, в рамках которых были сохранены компетенции, соответствующие общемировому уровню [63].

В исследовании, посвященном приоритетам структурной политики, В. К. Фальцман отмечает высокий потенциал российского судостроения с точки зрения возможностей импортозамещения. В качестве факторов, подтверждающих данную позицию, автор называет высокую конкурентоспособность на рынке оборонной продукции в рамках рассматриваемой отрасли, обширный внутренний рынок для гражданской продукции судостроения. При этом автором также отмечаются и угрозы, а именно: отсутствие гарантий эффективной конверсии оборонных мощностей при переходе к производству гражданской продукции, отставание в производительности труда от зарубежных компаний, старение основного и человеческого капитала [65].

К числу системных проблем российского судостроения с позиции продвижения на мировом рынке К. С. Левчук и Л. С. Абрамова относят глобальное устаревание флота и производственных судостроительных мощностей, слабый уровень государственного регулирования ценообразования в отрасли при высокой степени регулирования государственного заказа, недостаток мер, поддерживающих возможности финансирования деятельности производителей, низкий уровень технологической подготовки производства [40]. Перечень проблем отечественной судостроительной отрасли с позиции Л. М. Клячко может быть дополнен преимущественной ориентацией отрасли на выполнение государственных оборонных заказов, отсутствием выгодных условий размещения на российских верфях коммерческих заказов, наличием финансовых, кадровых, технологических проблем [30].

Рассматривая мероприятия, стимулирующие экспорт отечественного судостроения, среди ключевых И. В. Гончарук и Е. С. Гончарук отмечают освобождение от перечня косвенных налогов и пошлин, внедрение программы льготного финансирования производства и покупки судов, открытие государственной кредитной линии для финансирования оборотного капитала, субсидирование НИОКР и инвестиции в инфраструктуру, введение требования «местного содержания» при покупке судов для разработки шельфовых месторождений и судов класса «река-море» [16]. Е. А. Чернышевская в своем

исследовании предлагает комплекс мероприятий, направленных на разработку обоснованного таможенно-тарифного регулирования, которое бы способствовало развитию экспорта российского судостроения [68].

Исходя из представленного анализа источников литературы, можно сделать вывод о том, что российская судостроительная отрасль обладает существенным потенциалом с позиции развития экспорта. Тем не менее в рассматриваемой индустрии накопилось большое количество системных проблем, которые сдерживают реализацию данного потенциала. Несмотря на попытки некоторых авторов предложить мероприятия, направленные на развитие экспорта, комплексный подход к разработке политики экспорта в настоящий момент отсутствует.

Проблема экспорта продукции судостроительной отрасли стала особенно актуальной в период введения глобальных антироссийских санкций, которые ориентировали государство на реализацию политики импортозамещения и развитие внутреннего производства. В сочетании проблема отсутствия комплексного подхода к разработке экспортной политики в судостроении и введения антироссийских санкций делает актуальным рассмотрение подходов к организации экспорта в условиях санкционного воздействия и необходимость формирования комплексного организационно-экономического механизма, который бы стимулировал экспорт судостроительной продукции.

## 1.2. Влияние санкций на экспорт и импорт товаров: отечественный и зарубежный подход

Представленная в параграфе 1.1 классификация факторов демонстрирует высокую зависимость экспортной активности субъектов экономики от влияния большого количества сил, что затрудняет разработку мероприятий, направленных на стимулирование международного торгового взаимодействия. На современном этапе развития экономики большую роль, особенно для российских отраслей и компаний, стал играть дополнительный фактор – влияние санкционного давления.

Существуют разнообразные подходы к пониманию того, что относится к международным санкциям. В. О. Страчко и К. А. Метельская определяют их как «особую форму международно-правовой ответственности за нарушение государством международных соглашений» [61]. П. Н. Бирюков приводит следующую дефиницию санкций: «это принудительные меры как вооруженного, так и невооруженного характера, применяемые субъектами международного права в установленной процессуальной форме в ответ на правонарушение с целью его пресечения, восстановления нарушенных прав и обеспечения ответственности правонарушителя» [7]. Таким образом, с позиции международного права санкции воспринимаются как мера наказания за нарушение принятых на международном уровне принципов и правил.

О. В. Гудкова и соавторы называют санкции «своеобразным политическим инструментом, представляющим собой некие ограничительные меры, которые применяются в отношении какого-либо государства с целью добиться от него уступок и внесений коррективов в свою политику» [19]. Аналогичный подход транслирует А. Г. Ибрагимов, который характеризует международные санкции как «комплекс принудительных мер, которые используют страны или международные организации по отношению к отдельному государству, прием воздействия на отдельное правительство со стороны крупного сообщества, или же отдельных его адептов» [25]. Систематизация подходов к пониманию содержания понятия «санкции» представлена в работе С. С. Гутман и В. В. Кадзаевой [21].

В условиях глобализации любые ограничения, которые вводятся одной страной по отношению к другой, ее гражданам или компаниям, так или иначе, затрагивают многие сферы деятельности одновременно. Тем не менее всю совокупность существующих международных санкций можно классифицировать по ряду признаков.

Правовая природа санкций определяет их разделение в зависимости от критериев их юридического закрепления в различных нормативно-правовых документах. Так, Устав ООН предусматривает ряд мер, к которым может прибегать Совет Безопасности ООН, к числу которых относятся полный или частичный

перерыв экономических отношений, железнодорожных, морских, воздушных, почтовых, телеграфных, радио или других средств сообщения, разрыв дипломатических отношений. При недостаточности перечисленных мероприятий допускается также применение необходимых действий воздушными, морскими или сухопутными силами. Иными словами, всю совокупность допустимых мероприятий можно разделить на дипломатические, экономические и военные меры [18].

В зависимости от субъекта реализации ограничений (вводятся ли они со стороны отдельного государства или со стороны международной организации), их можно разделить на индивидуальные и коллективные [6].

По объекту ограничений (в зависимости от круга лиц, по отношению к которым вводятся санкции) санкции можно разделить на всеобъемлющие, применяемые к государству в целом, и целевые (точечные), применяемые по отношению к определенным физическим или юридическим лицам [24]. Р. М. Нуреев и Е. Г. Бусыгин классифицируют санкции в зависимости от целей их применения, выделяя санкции, связанные со сменой режима, санкции, связанные с вмешательством в военные операции, санкции, связанные с ослаблением военного потенциала или другими крупными изменениями в политике [43].

Необходимо отметить, что представленный объектно-субъектный подход к классификации санкций не является единственным и однозначным. Например, Л. А. Милютина, рассматривая экономические санкции, делит их на индивидуальные (применяемые по отношению к определенному кругу лиц или компаний) и секторальные (применяемые по отношению к секторам экономики). Таким образом, подходы В. Т. Батычко и Л. А. Милютиной к трактовке индивидуальных санкций являются диаметрально противоположными, так как определяют разные стороны рассматриваемых взаимоотношений.

В зависимости от применяемого инструментария международные санкции можно разделить на политические (дипломатические и процессуальные), военные, санкции в сфере образования, культуры и спорта, коммуникационные, экономические (торговые и финансовые) [13]. Схожую классификацию предлагают

в своей работе Е. В. Гофман и Е. Г. Попкова. Авторы подразделяют все санкции на торговые, дипломатические, экономические, процессуальные и санкции в отношении передвижения [17].

Перечисленные виды международных санкций можно детализировать изнутри, определив конкретный перечень мер, которые применяются в рамках того или иного вида санкций. Так, экономические санкции включают в себя большую совокупность разнообразных мероприятий, к числу которых можно отнести:

- частичное или полное эмбарго на импорт;
- частичное или полное эмбарго на экспорт;
- отказ от режима наибольшего благоприятствования;
- установление или прекращение торговых соглашений;
- уменьшение или приостановление программ технической помощи со стороны международных учреждений;
- полное либо выборочное прекращение перевозок;
- отмена льгот по кредитованию, выплат по процентным ставкам, трансфертных выплат;
- отмена любого движения капитала;
- отсутствие международной поддержки по любой программе помощи и отказ в пересмотре графика выплат по долгам;
- замораживание либо конфискация финансовых активов государства [37].

Таблица 4 содержит систематизацию отдельных подходов к классификации видов санкций, опубликованную в работе С. С. Гутман и В. В. Кадзаевой.

Одним из фундаментальных вопросов в части санкционного влияния выступает вопрос того, являются ли вводимые санкции эффективными? Проблема заключается в том, что введение ограничений по отношению к конкретной стране зачастую сопровождается ответным ущербом, который испытывает страна, инициировавшая ограничения. М.В. Братерский отмечает, что государства вводят экономические санкции только в тех случаях, когда их собственное население не

страдает от подобного воздействия или нет иной альтернативы воздействия на государство [10].

Таблица 4 – Морфологическая матрица видов санкций по С. С. Гутман и В. В. Кадзаевой

| **Признаки классификации** | **Виды санкций** | | | |
|---|---|---|---|---|
| Метод санкций | Прямые | Косвенные | | |
| Количество участников | Односторонние | Многосторонние | Международные | |
| Цель | Первичные | Вторичные | Третичные | |
| Характер воздействия | Негативные | Неопределенные | Позитивные | Успешные |
| Степень эффекта | Нулевые, негативные | Минимальные | Скромные | Значительные |
| Степень открытости | Открытые | Скрытые | | |
| Инструменты | Неэкономические | Экономические | | |
| Охват объектов | Обширные | Умеренные | Ограниченные (селективные) | Таргетированные |
| Объект наложения | Торговые | Финансовые | Секторальные | На услуги |

*Источник:* [21].

Кроме того, в условиях современной глобализации и тотальной взаимной интеграции национальных экономик многих стран мира существует большое количество механизмов, которые позволяют обойти вводимые ограничения.

J. Haidar в своем исследовании иранских экспортеров продукции, отличной от нефтегазовой, эмпирически доказывает, что совокупный спрос после введения санкций даже увеличивается, поскольку происходит переориентация экспорта в страны, не вводившие санкции. Однако автор отмечает, что при этом компании все же испытывают финансовые потери, поскольку вынуждены сокращать цены и улучшать качество производимой продукции для привлечения потребителей в новых странах [79].

Оценивая эффективность вводимых ограничений, I. Eland классифицирует санкции на экспортно-импортные, финансовые и культурные. Автор отмечает, что степень влияния санкций зависит от их вида и рассматриваемого периода времени.

Экспортно-импортные ограничения имеют влияние только в краткосрочной перспективе, поскольку моментально разрушают действующую торгово-экономическую модель страны. Однако в средне- и долгосрочной перспективе их влияние ослабевает по мере развития новых договоренностей и взаимоотношений с другими странами. Ограничения в финансовой и культурной сфере, напротив, усиливаются с течением времени, поскольку их последствия усугубляются под воздействием балансирующих рыночных факторов [76].

В работе D. Lacy и E. M. S. Niou обобщаются подходы ряда ученых к исследованию парадокса экономических санкций. Авторами отмечаются работы, посвященные вопросам того, почему вводимые санкции зачастую не достигают поставленных целей, при каких условиях санкции становятся эффективными, а при каких нет. Сами D. Lacy и E. M. S. Niou рассматривают санкции в контексте теории игр, в которой игроки не знают предпочтений друг друга в отношении исхода игры, поэтому сам факт угрозы введения санкций является настолько же важным, как и содержание санкций [83].

Анализируя эффективность санкций, Bapat N. A. et al. выделяют два ключевых фактора, которые определяют успех вводимых ограничений, а именно: величина целевых затрат на санкционные мероприятия и степень вовлеченности международных институтов в установление санкций. Кроме того, авторы выделяют такие значимые факторы, как степень демократичности страны, которая вводит санкции, и страны, против которой вводятся санкции, отсутствие санкций, связанных с экспортными ограничениями и ряд других факторов [75].

W. H. Kaempfer и A. D. Lowenberg рассматривают причины введения ограничений по отношению к экспорту и импорту. Авторы отмечают, что выбор в пользу одного из направлений ограничения внешней торговли зависит от решения групп внутренних заинтересованных лиц, поскольку санкции приводят к потере не только страны, против которой вводятся ограничения, но и страны, их инициирующей. В связи с этим ограничения на экспорт будут вводиться, только если они повлияют на сравнительно маленькую группу экспортеров, неся потери. Санкции на импорт, напротив, приносят выгоды для отдельных групп

производителей, поэтому они окажут воздействие на гораздо большее количество субъектов экономики [80].

В отечественной литературе вопросы международных санкций и их экономических последствий слабо изучались в период до 2014 года. Существующие труды рассматривают санкции в основном как политико-правовой инструмент воздействия (как, например, в работах Ю. А. Седляр [57], М. В. Кешнера [30], К. Л. Сазоновой [51]) или сосредоточены на изучении последствий конкретных санкционных ограничений (часто на примере Ирана) в рамках отдельно взятого случая (Н. А. Кожанов, С. Ф. Сутырин [34], Р. А. Устинов [64]).

Период с 2014 года после присоединения Крыма к Российской Федерации ознаменован поэтапным введением большого количества санкций по отношению к России, а также внедрением ответных мер по отношению к недружественным странам. Ситуация еще больше осложнилась после событий февраля 2022 года, когда вводимые ограничения достигли беспрецедентного уровня вплоть до почти полной блокады экономических взаимоотношений с Россией со стороны ряда стран. В связи со сложившейся геополитической ситуацией вопрос последствий санкций стал изучаться гораздо подробнее. Систематизация выводов, представленных в рамках отдельных исследований, отражена в Таблице 5.

Таблица 5 – Исследование влияния антироссийских санкций и контрсанкций на экономику России в период с 2014 по 2021 год

| **Авторы** | **Степень влияния** |
|---|---|
| Ю. В. Вертакова и др. [11] | Выделяют три сценария развития российской экономики под воздействием санкций: 1. Позитивный, предполагающий ускоренное развитие реального сектора экономики, развитие отраслей в рамках импортозамещения, разработку и внедрение собственных технологий. 2. Негативный, в рамках которого происходит резкая переориентация на импорт необходимых позиций из стран азиатского и южноамериканского регионов. 3. Оптимальный, предполагающий постепенное замещение импорта посредством одновременного изменения структуры российского реального сектора и умеренных поставок импорта из стран, не входящих в санкционный список |
| А. А. Головин и др. [15] | На основе анализа динамики ключевых макроэкономических показателей авторами выявляется существенное негативное влияние на экономику |

| Авторы | Степень влияния |
|---|---|
| | страны. Наиболее уязвимой сферой при этом оказалась внешняя торговля (общее снижение стоимостного объема экспорта и импорта составило от 50 до 40%). Однако при этом авторами подчеркивается, что введенные санкции не смогли достичь поставленных целей, а лишь подтолкнули к реализации концепции импортозамещения |
| О. М. Куликова, Н. Е. Тропынина [36] | Отмечается существенный экономический спад в период с 2014 по 2016 год, снижение как экспорта, так и импорта, которое объясняется не только прямым влиянием санкций, но и уменьшением капиталовложений, значительным и длительным падением цен на нефть, девальвацией рубля и иными косвенными факторами влияния. Подчеркивается, что с 2017 года показатели постепенно стабилизировались и начали демонстрировать рост, что говорит о постепенной адаптации национальной экономики к условиям вводимых ограничений |
| О. В. Морозенкова [42] | Выявлено, что доля стран ЕС в структуре внешнеторгового оборота России под воздействием санкций сокращается, в то время как доля стран Азиатско-Тихоокеанского региона постепенно увеличивается. Кроме того, отмечается изменение товарной структуры экспорта и импорта, а также подчеркивается необходимость постепенной реализации структурных реформ в целях снижения степени зависимости экономики от внешнеторговых операций и повышения уровня экономической безопасности |
| И. Ф. Суханова, М. Ю. Лявина [62] | Авторами приводятся доводы в пользу того, что антироссийские санкции привнесли лишь незначительное негативное воздействие на экономику России, а более значимой причиной падения курса национальной валюты и негативного экономического роста стало падение цен на нефть. Кроме того, в исследовании приводятся положительные последствия для ряда отраслей российской экономики и аргументы в пользу обратного эффекта санкций на страны, инициировавшие их введение |
| Е. А. Федорова, Ю. А. Барихина [66] | Авторы отмечают, что влияние санкций на экономику России нельзя рассматривать с точки зрения отдельных экономических единиц, таких как компания, регион или страна. Совокупный эффект влияния санкций оценивается авторами с позиции полноценных технологических цепочек экспортно-импортных отношений, их изменения и последующего воздействия на выручку российских компаний. В результате был получен результат, подтверждающий, что колебания импорта оказывают гораздо большее воздействие на изменение выручки компаний, чем колебания экспорта. При этом влияние экспорта и импорта стран, которые ввели санкции, и дружественных стран может быть разным по направленности и магнитуде |
| Е. Ю. Широкова [69] | Выявлено слабое негативное влияние санкций на объемы экспорта и импорта. Несмотря на их снижение, с учетом изменения курса валют, экспорт в рублевом выражении демонстрирует рост, а снижение импорта становится менее заметным |
| Т. А. Шпилькина, О. Н. Долина [23] | Авторы подчеркивают, что негативные тенденции, выражавшиеся в снижении темпов роста ВВП, наблюдались в экономике России еще до введения санкций. Таким образом, санкции не являются первопричиной ухудшения экономической ситуации, а лишь усугубляют существующие тенденции. Сопоставление значений индекса промышленного производства и объемов импорта демонстрирует положительные результаты программы импортозамещения. Авторы отмечают, что введение санкций дало возможность пересмотреть стратегию развития государства, стимулировало рост отдельных отраслей, что дает толчок развитию других сфер |

*Источник:* составлено автором на основе [11, 15, 23, 36, 42, 62, 66, 69].

Можно заметить, что рядом авторов выявляются положительные последствия введения санкционных ограничений, которые заключаются в поиске путей преодоления негативного влияния, что приводит к стимулированию развития отдельных отраслей.

Учитывая разнообразный характер вводимых санкций и их многоаспектное влияние, можно говорить о том, что санкции выступают особым фактором в системе формирования экспортной политики на разных уровнях. В результате представленная в параграфе 1.1 классификация факторов может быть дополнена следующим образом (Таблица 6).

Таблица 6 – Классификация факторов, определяющих формирование экспортной политики на разных уровнях, с учетом влияния международных санкций

| **Уровень формирования экспортной политики** | **Группа факторов (внутренние/внешние)** | **Уровень формирования факторов** | **Влияние международных санкций, охватывающее все уровни формирования экспортной политики** |
|---|---|---|---|
| Макрорегион | Внешние факторы первого уровня | Факторы, формирующиеся в рамках общемирового экономического контура | Международные санкции |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на уровне макрорегиона | |
| Страна | Внешние факторы второго уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на страновом уровне | |
| Регион | Внешние факторы третьего уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы, формирующиеся на региональном уровне | |
| Компания | Внешние факторы четвертого уровня | | |
| | Внутренние факторы | Факторы микроуровня (внутренние факторы, находящиеся под влиянием компании) | |

*Источник:* составлено автором на основе результатов анализа.

Представленная классификация факторов отражает особую роль санкций в формировании экспортной политики на всех уровнях. При этом в процессе

формирования экспортной политики необходимо учитывать уровни влияния внешних факторов от первого до четвертого, каждый из которых, в свою очередь, оказывается подвержен воздействию санкций. Сложная иерархия факторов влияния требует разработки особого организационно-экономического механизма формирования экспортной политики для всех уровней ее планирования. Таким образом, целесообразным представляется определение содержания организационно-экономического механизма формирования экспортной политики, в том числе на отраслевом уровне.

### 1.3. Содержание организационно-экономического механизма формирования отраслевой экспортной политики

Отраслевая экспортная политика является значимой составляющей развития национальной экономики в части стимулирования внутреннего производства. При этом с учетом влияния большого количества внутренних и внешних факторов на разных уровнях разработка экспортной политики требует реализации особых организационных и экономических мероприятий, которые в сочетании будут стимулировать экспортную активность и способствовать реализации экспортного потенциала отрасли. Таким образом, можно говорить о необходимости разработки механизма формирования экспортной политики в рамках конкретной отрасли.

В научной литературе отсутствует устоявшееся понятие организационно-экономического механизма формирования экспортной политики. В целях определения его содержания необходимо рассмотреть существующие подходы к пониманию содержания экспортной политики и ключевых аспектов ее формирования, экономического и организационно-экономического механизмов. Так, В. М. Будилов трактует механизм экспортной политики как «комплекс мероприятий по защите внутреннего рынка, включая таможенно-тарифное регулирование и иные специальные меры» [89]. Данное определение кажется недостаточно полным, поскольку экспортная политика не должна сводиться исключительно к мерам защиты отечественных производителей. Целесообразно в

рамках механизма предполагать существование некоторых мер, направленных на стимулирование развития экспортной активности.

Авторы Е. В. Сапир и А. Г. Шмураткина дают трактовку институциональному механизму повышения экспортного потенциала региона (как составляющей общего механизма, нацеленного на стимулирование экспорта) и обозначают его как «совокупность организационных и институциональных структур, содержащая как взаимосвязанные организационные элементы, так и условия и особенности их взаимодействия, осуществляющая функционирование и достижение целей механизма, состоящих в обеспечении процесса повышения экспортного потенциала региона» [55]. С. С. Демин определяет механизм формирования экспортного потенциала региона как совокупность ряда основных элементов, образующих взаимосвязанную систему, в которой они тесно переплетены и активно взаимодействуют. При этом к числу ключевых из указанных элементов автор относит: организационные формы региональных предприятий, внешнеэкономические связи региона, их структуру, правовые формы и методы регулирования внешнеэкономической деятельности региона, международный маркетинг, планирование, финансово-экономическую поддержку регионального экспорта [22].

Т. Ю. Прокофьева на основе анализа различных подходов формулирует определение понятия «экономический механизм» как «сложной системы, обладающей внутренними ресурсами, с помощью которых осуществляется функционирование тех или иных процессов в экономике». При этом отдельно автор трактует содержание организационно-экономического механизма как «части экономического механизма в виде сложной регулируемой системы, представляющей собой совокупность элементов (ресурсов), необходимых для запуска и функционирования экономического процесса и достижения определенного результата» [50].

Е. И. Куценко, рассматривая понятие организационно-экономического механизма в контексте управления устойчивым развитием региона, выделяет следующие его структурные элементы: ресурсное обеспечение (включающее

внутренние и внешние источники), правовое регулирование (федеральное, региональное и муниципальное), организационное обеспечение (включающее организационные структуры, организационные действия и функции планирования, управления и контроля) [38]. При этом к числу ключевых мероприятий, направленных на поддержание экспортного потенциала региона, С. С. Полоник и коллеги относят следующие группы мер: финансовые меры, создание особых экономических зон, меры поддержки малого и среднего бизнеса, институционально-правовое обеспечение, торгово-политические меры, экономическую дипломатию [49].

Д. Г. Симкин рассматривает содержание организационно-экономического механизма при изучении управления регионом. В данном контексте автор определяет понятие как «механизм взаимосвязи и взаимодействия организационной структуры управления и организации процессов принятия решений с методами, приемами и правилами хозяйствования, направленный на его наиболее эффективное функционирование и развитие в целом» [59].

В научно-исследовательской литературе также выделяются возможные направления совершенствования механизма поддержки экспорта в России, к числу которых относят:

• развитие сотрудничества в сооружении промышленных и других объектов за рубежом, которое включает комплектные поставки оборудования;

• совершенствование работы торговых представительств РФ;

• расширение государственного участия в обеспечении информационно-аналитической поддержки экспорта;

• расширение объемов информационной поддержки организаций-экспортеров;

• применение практики ОЭСР [26].

Кроме того, в литературе также встречаются трактовки, определяющие рассматриваемое понятие в контексте конкретной отрасли. Так, Е. Н. Ветрова в своем исследовании рассматривает основные элементы формирования промышленной политики в рамках судостроительной отрасли. К числу ключевых элементов автор

относит: объекты (судостроительные комплексы, отдельные предприятия), субъекты (государственные, региональные и местные органы самоуправления), реализацию международной, общегосударственной, государственной, региональной и местной отраслевой промышленной политики [12].

На основании обобщения рассмотренных аспектов в части формирования экспортной политики и определения организационно-экономического механизма можно выделить несколько ключевых характеристик, которым очевидно должен соответствовать организационно-экономический механизм формирования экспортной политики. К числу подобных характеристик можно отнести:

- нацеленность на решение задач, связанных с увеличением объемов экспорта, стимулированием и поддержкой экспортного потенциала, защитой интересов отечественных производителей;
- системный характер, предполагающий наличие нескольких взаимосвязанных и взаимодействующих элементов, решающих общие задачи;
- наличие организационных, институциональных, инфраструктурных компонентов, обеспечивающих функционирование системы как единого механизма;
- опора на строгую систему экономических стимулов и взаимосвязей, которые обеспечивают достижение заявленного результата;
- возможность реализации совокупности ключевых управленческих функций (постановки целей, планирования, организации, координации, контроля);
- наличие строгой нормативно-правовой регламентации основ функционирования организационно-экономического механизма.

Таким образом, *организационно-экономический механизм формирования отраслевой экспортной политики* можно охарактеризовать как функционирующую на основе принципов системного подхода совокупность элементов, включающих методы и мероприятия, направленные на стимулирование и поддержку экспортного потенциала отрасли, и позволяющих осуществлять управленческое воздействие, регулируя объемы экспорта продукции.

В представленном определении есть ряд ключевых моментов. Во-первых, организационно-экономический механизм определяется как функционирующий на основе принципов системного подхода. Это означает, что рассматриваемый механизм должен включать в себя ряд взаимодействующих для достижения общей цели элементов. Обобщение представленных подходов предполагает выделение следующих элементов в рамках организационно-экономического механизма формирования экспортной политики:

- субъекты экспортной политики, инициирующие реализацию методов и мероприятий, направленных на развитие экспортного потенциала объекта;
- объекты экспортной политики, выступающие в качестве непосредственных участников, реализующих мероприятия в рамках экспортной политики;
- ресурсное обеспечение, определяющее конкурентоспособность объекта экспортной политики и его экспортный потенциал;
- институциональная среда, объединяющая экономические, политические, социальные, юридические основы реализации экспортной политики, включая ее нормативно-правовое регулирование, а также в контексте современных реалий – ее соответствие нормам санкционного регулирования мировых взаимоотношений;
- факторы, определяющие формирование экспортной политики (внешние и внутренние);
- меры и мероприятия, реализуемые субъектами экспортной политики по отношению к объектам, направленные на развитие экспортного потенциала объекта;
- система контролируемых индикаторов, отражающая эффективность реализации экспортной политики и закрепленная в нормативно-правовой документации на всех уровнях субъектно-объектного взаимодействия.

Система факторов, определяющих формирование экспортной политики, выступает важным элементом организационно-экономического механизма формирования экспортной политики. При этом в соответствии с классификацией, представленной в параграфе 1.1, отраслевая экспортная политика формируется на

страновом уровне и испытывает влияние внешних факторов первого уровня (в рамках общего контура мировой экономики), внешних факторов второго уровня (при наличии общей концепции развития экспортной политики для некоторого макрорегиона) и внутренних факторов странового уровня в рамках рассматриваемой отрасли.

Вторым важным моментом в рамках заданного определения является направленность на стимулирование и поддержку экспортного потенциала. На современном этапе развития организационно-экономического механизма формирования экспортной политики к числу ключевых проблем формирования экспортной политики в России относят:

- неопределенность внешних, в том числе неэкономических факторов влияния;
- состояние институтов поддержки экспорта и его инновационной инфраструктуры;
- сужение источников финансирования развития экспортной базы [26].

Передовые страны-экспортеры в целях поддержки экспорта реализуют активное масштабное партнерство государства, компаний-экспортеров, общественных организаций в сфере поддержки экспорта, а также осуществляют целенаправленную государственную политику, проводником которой является развитая и мощная система соответствующих институтов. В России наблюдается недостаток подобных институтов [26].

Третьей важной характеристикой в определении организационно-экономического механизма выступает его подверженность управленческому воздействию. Данное требование означает, что в рамках организационно-экономического механизма формирования отраслевой экспортной политики должны реализовываться ряд последовательных этапов управления:

1. Осуществление целеполагания, формулирование ключевых целей и задач формирования экспортной политики.

2. Реализация аналитической функции, направленной на выявление потенциально привлекательных рынков сбыта, которые представляют интерес с позиции расширения экспорта с учетом влияния вводимых санкций; оценки ключевых факторов, определяющих процесс формирования экспортной политики.

3. Осуществление планирования и прогнозирования, разработка на основе достигнутых результатов ключевых направлений стратегии развития экспорта в рамках рассматриваемой отрасли, определение методов и мероприятий, реализуемых для достижения поставленных целей и задач.

4. Осуществление мониторинга рисков, связанных с реализацией мероприятий в рамках разработанной экспортной политики.

5. Реализация мероприятий, направленных на осуществление контроля реализации и оценки эффективности представленной стратегии, с возможностью последующей корректировки реализуемой экспортной политики.

Экспортная ориентация отрасли сопровождается возможностью достижения выгод, но одновременно предполагает возникновение целого комплекса рисков, требующих осознанного управления. Перечень выгод и рисков экспортной ориентации отраслевых рынков, выделенных в научной литературе, представлен в Таблице 7.

Представленный подход к определению организационно-экономического механизма формирования отраслевой экспортной политики является универсальным и может быть применен в рамках любой отрасли. В рамках текущего исследования рассмотрены аспекты реализации данного механизма в целях формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса, который в условиях текущих санкционных ограничений и с учетом существующих производственных мощностей обладает существенным экспортным потенциалом, особенно в части производства продукции гражданского назначения.

Таблица 7 – Выгоды и риски экспортной ориентации рынка

| **Выгоды** | **Риски** |
|---|---|

| | |
|---|---|
| • Активное использование имеющихся сравнительных преимуществ с последующей возможностью создания конкурентных преимуществ<br>• Возможность охватить большой рынок<br>• Сезонные преимущества<br>• Новый спрос на невостребованные на отечественном рынке товары<br>• Развитие бизнеса<br>• Приток в страну иностранной валюты<br>• Рост занятости, снижение безработицы<br>• Возможность получения эффекта масштаба | • Неустойчивость международной политической ситуации<br>• Незнание нормативно-правовой базы других стран<br>• Отсутствие достоверной, объективной, своевременной информации о внешних рынках<br>• Возможность потери и порчи товаров<br>• Зависимость от мирового рынка в плане возникновения торговых барьеров вследствие ценовой конкуренции<br>• Специализация на экспорте только одного вида продукции<br>• Ухудшение условий торговли в стране |

*Источник:* составлено автором на основе [45].

# ГЛАВА 2. РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ И ЕГО РОЛЬ В МИРОВОЙ ЭКОНОМИКЕ

## 2.1. Характеристика мирового судостроения, потенциала и направлений его развития

Как уже отмечалось во введении, лидерами строительства гражданских судов на протяжении длительного периода времени являются Китай, Южная Корея и Япония. Однако также необходимо учитывать статистику стран по доле владения мировым флотом по грузовместимости судов и статистику стран по количественному владению судами.

Согласно обзору морского транспорта, выполняемому ежегодно Организацией Объединенных Наций (Конференция ООН по торговле и развитию), Греция, Япония и Китай являются ведущими странами-судовладельцами с точки зрения грузовместимости (Таблица 8) и обладают 40,3% мирового тоннажа и 30% мирового флота судов (Таблица 9) [103, с. 37]. Список крупнейших стран-судовладельцев по грузовместимости судов остаётся неизменным с 2016 г.

Доля трех ведущих экономик мира по владению судами (Греция, Япония и Китай) в мировых грузоперевозках больше их доли в мировом флоте судов, в отличие от стран, которые занимают четвертое и пятое места (США и Норвегия соответственно) [103, с. 38]. Характеристики и состав торгового флота объясняют такой контраст между этими двумя долями. В некоторых странах это связано с дорогостоящими судами, предназначенными для решения иных задач, чем перевозка коммерческих грузов. Например, наибольшую долю флота Норвегии, Великобритании, Нидерландов и Бразилии составляют суда прибрежного плавания, тогда как в случае США, Швейцарии и Италии наибольшую долю составляют круизные суда.

Панама, Либерия и Маршалловы острова остаются тремя крупнейшими флагами регистрации с точки зрения грузоперевозок и стоимости зарегистрированного флота (Таблица 10).

Таблица 8 – Доля владения мировым флотом по грузовместимости судов в дедвейт-тоннах на 2020 г.

| | Страна или территория – собственник | Количество судов | | | Дедвейт | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Нац. флаг | Иностр. флаг | Общее Число | Нац.флаг | Иностр.флаг | Общее число | Иностр. флаг в процентном отношении от общего количества | Итого в процентном отношении от общего количества |
| 1 | Греция | 671 | 3 977 | 4 648 | 60 827 479 | 303 026 753 | 363 854 232 | 83.28 | 17.77 |
| 2 | Япония | 909 | 3 001 | 3 910 | 36 805 225 | 196 329 652 | 233 134 877 | 84.21 | 11.38 |
| 3 | Китай | 4 569 | 2 300 | 6 869 | 99 484 023 | 128 892 849 | 128 892 849 | 56.44 | 11.15 |
| 4 | Сингапур | 1 493 | 1 368 | 2 861 | 74 754 209 | 62 545 517 | 62 545 517 | 45.55 | 6.70 |
| 5 | Гонконг, Китай | 883 | 807 | 1 690 | 72 505 185 | 28 452 208 | 28 452 208 | 28.18 | 4.93 |
| 6 | Германия | 205 | 2 299 | 2 504 | 8 340 596 | 81 062 481 | 81 062 481 | 90.67 | 4.37 |
| 7 | Ю.Корея | 778 | 837 | 1 615 | 14 402 899 | 66 179 736 | 66 179 736 | 82.13 | 3.93 |
| 8 | Норвегия | 383 | 1 660 | 2 043 | 1 884 535 | 62 051 275 | 62 051 275 | 97.05 | 3.12 |
| 9 | Бермудские острова | 13 | 529 | 542 | 324 902 | 60 088 969 | 60 088 969 | 99.46 | 2.95 |
| 10 | США | 799 | 1 131 | 1 930 | 10 237 585 | 46 979 245 | 46 979 245 | 82.11 | 2.79 |
| 11 | Великобритания | 317 | 1 027 | 1 344 | 6 835 508 | 46 355 337 | 46 355 337 | 87.15 | 2.60 |
| 12 | Провинция Тайвань, Китай | 140 | 850 | 990 | 6 636 271 | 44 255 009 | 44 255 009 | 86.96 | 2.48 |
| 13 | Монако | 0 | 473 | 473 | 0 | 43 831 888 | 43 831 888 | 100.0 | 2.14 |
| 14 | Дания | 25 | 921 | 946 | 31 435 | 42 683 049 | 42 683 049 | 99.93 | 2.09 |
| 15 | Бельгия | 113 | 188 | 301 | 10 040 106 | 20 658 108 | 20 658 108 | 67.29 | 1.50 |

*Источник:* Расчеты Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD) на основании данных Clarksons Research.

Таблица 9 – Ведущие экономики мира по владению судами на 1 января 2020 г.

| | Страна или территория | Балкеры | Нефтяные танкеры | Суда прибрежного плавания | Паромы и пассажирские суда | Контейне-ровозы | Газовозы | Универсальные грузовые суда | Танкеры-химовозы | Прочие | Общее число |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Греция | 34 426 | 37 873 | 187 | 2 404 | 7 936 | 12 238 | 189 | 1 064 | 468 | 96 785 |
| 2 | Япония | 34 027 | 9 981 | 4 713 | 3 030 | 11 805 | 15 173 | 3 482 | 4 937 | 9 150 | 96 298 |
| 3 | Китай | 30 108 | 13 278 | 10 189 | 5 089 | 17 243 | 4 267 | 5 244 | 3 126 | 3 008 | 91 553 |
| 4 | США | 3 352 | 6 308 | 20 392 | 52 130 | 1 190 | 1 458 | 1 122 | 1 971 | 732 | 88 655 |
| 5 | Норвегия | 4 213 | 6 217 | 23 156 | 3 088 | 1 852 | 7 847 | 950 | 2 423 | 3 002 | 52 748 |
| 6 | Сингапур | 12 860 | 13 975 | 5 189 | 25 | 6 845 | 4 428 | 1 043 | 4 695 | 566 | 49 626 |
| 7 | Германия | 5 857 | 2 121 | 630 | 9 630 | 17 211 | 1 966 | 3 429 | 791 | 360 | 41 996 |
| 8 | Великобритания | 3 760 | 4 106 | 13 226 | 4 575 | 4 592 | 5 318 | 920 | 1 457 | 2 581 | 40 535 |
| 9 | Гонконг, Китай | 10 209 | 7 239 | 601 | 2 723 | 10 082 | 1 173 | 898 | 282 | 1 027 | 34 234 |
| 10 | Бермудские острова | 4 826 | 5 895 | 5 779 | 0 | 2 079 | 8 431 | 0 | 375 | 62 | 27 447 |
| 11 | Южная Корея | 7 319 | 5 999 | 264 | 366 | 2 400 | 4 914 | 710 | 1 595 | 2 816 | 26 383 |
| 12 | Дания | 1 412 | 4 008 | 2 373 | 999 | 10 642 | 2 014 | 752 | 971 | 111 | 23 282 |
| 13 | Швейцария | 813 | 821 | 3 244 | 10 243 | 7 337 | 225 | 236 | 213 | 9 | 23 142 |
| 14 | Нидерланды | 747 | 535 | 13 457 | 619 | 386 | 753 | 3 411 | 1 228 | 1 938 | 23 076 |
| 15 | Италия | 1 162 | 2 319 | 2 655 | 8 944 | 4 | 305 | 2 068 | 553 | 504 | 18 515 |

*Источник:* Расчеты Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD) на основании данных Clarksons Research.

Таблица 10 – Ведущие судоходные страны с точки зрения стоимости зарегистрированных судов с разбивкой по основным видам на 2020 г., долл. США

| Флаг регистрации | | Балкеры | Нефтяные танкеры | Суда прибрежного плавания | Паромы и пассажирские суда | Контейнеровозы | Газовозы | Универсальные грузовые суда | Танкеры-химовозы | Прочие | Общее число |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Панама | 40 369 | 13 462 | 17 612 | 12 037 | 17 035 | 10 632 | 3 899 | 5 306 | 7 412 | 127 765 |
| 2 | Маршалловы о-ва | 27 870 | 29 606 | 17 257 | 1 284 | 6 150 | 15 110 | 515 | 4 511 | 2 207 | 104 511 |
| 3 | Либерия | 23 729 | 22 944 | 12 662 | 150 | 17 217 | 5 756 | 1 010 | 2 590 | 1 488 | 87 544 |
| 4 | Багамские о-ва | 4 950 | 7 759 | 23 781 | 31 330 | 606 | 13 295 | 73 | 106 | 2 566 | 84 466 |
| 5 | Гонконг, Китай | 23 280 | 11 360 | 289 | 42 | 21 030 | 5 987 | 1 607 | 1 878 | 120 | 65 592 |
| 6 | Мальта | 9 418 | 11 192 | 4 758 | 15 420 | 12 173 | 4 929 | 1 681 | 1 793 | 873 | 62 236 |
| 7 | Сингапур | 12 226 | 14 540 | 8 748 | 0 | 11 673 | 7 473 | 1 066 | 3 541 | 1 458 | 60 725 |
| 8 | Китай | 14 910 | 7 012 | 7 914 | 4 412 | 3 456 | 678 | 2 880 | 1 451 | 2 887 | 45 599 |
| 9 | Греция | 2 831 | 10 710 | 1 | 1 561 | 272 | 5 587 | 47 | 77 | 90 | 21 176 |
| 10 | Италия | 671 | 1 064 | 501 | 14 235 | 77 | 244 | 2 106 | 388 | 504 | 19 791 |
| Промежуточный итог по 10 странам | | 160 253 | 129 650 | 93 521 | 80 469 | 89 689 | 69 692 | 14 883 | 21 642 | 19 606 | 679 405 |
| Прочее | | 26 370 | 34 861 | 69 711 | 39 944 | 27 309 | 26 876 | 24 011 | 11 615 | 12 112 | 272 808 |
| Итого в мире | | 186 622 | 164 511 | 163 232 | 120 413 | 116 998 | 96 568 | 38 894 | 33 258 | 31 718 | 952 213 |

*Источник:* Расчеты Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD) на основании данных Clarksons Research.

На 1 января 2020 г. указанные страны занимали 42% грузоперевозок и 33,6% от стоимости флота. Флоты под флагами Исламской Республики Иран, китайской провинции Тайвань и Таиланда продемонстрировали наибольший рост зарегистрированного тоннажа (по дедвейту зарегистрированных судов). Количество судов под флагом Исламской Республики Иран выросло более чем в 3 раза по сравнению с 2019 г. Великобритания, Бермудские острова и Остров Мэн стали тремя странами, судовые регистры которых выявили уменьшение тоннажа судов в 2019 г. Четырехкратное увеличение количества судов под флагом Исламской Республики Иран было вызвано возросшим давлением на страну от наложенных санкций, которые привели к тому, что регистры таких стран, как Либерия, Панама, Сьерра-Леоне и Того, вывели из-под своего флага те суда, которые ассоциировались с торговыми перевозками из Ирана.

В период с 1 января 2019 г. по 1 января 2020 г. Регистр Великобритании и некоторые международные регистры, входящие в категорию Британских коронных земель и заморских территорий, зависимых территорий короны и заморских владений, такие как как Гибралтар и Остров Мэн, продемонстрировали падение количества судов, зарегистрированных под флагом Великобритании, в частности, тоннаж судов уменьшился на 29,8%, тоннаж судов под флагом Острова Мэн – на 13,5%, а тоннаж судов под флагом Гибралтара – на 7,4%. Эти изменения могут быть связаны с геополитической напряженностью вокруг Исламской Республики Иран, которая привела к изменениям в регистрации судов, а также с процессом Брекзита. Планы по улучшению конкурентоспособности и привлекательности Регистра Великобритании, в особенности по отношению к судам с технологией низких или нулевых выбросов, а в долгосрочной перспективе – к автономным и полуавтономным судам, включают в себя инициативы по цифровизации.

В обзоре морского транспорта, выполняемом ежегодно Организацией Объединенных Наций, отмечается, что Китай, Южная Корея и Япония продолжают удерживать своё традиционное лидерство в области судостроения [103, с. 40].

Каждая страна специализируется на различных типах судов. Китай занимает

лидирующие позиции в строительстве балкеров, судов прибрежного плавания и грузовых судов общего типа; Южная Корея – в строительстве газовозов, нефтяных танкеров и контейнеровозов; Япония – в строительстве танкеров-химовозов.

Следует отметить, что в начале 2020 г. сократились заказы на строительство сухогрузов, нефтяных танкеров, контейнеровозов и грузовых судов общего типа. Заказы на данные типы судов сокращаются с 2017 г. (за исключением балкеров, заказы на которые увеличились в 2019 г.). Увеличивающаяся диспропорция между ценами на новые суда и доходами, геополитическая нестабильность, постоянные финансовые вызовы и большая неопределенность по топливу и выбору технологий объясняют эту тенденцию [103, с. 42].

Последние годы наблюдается устойчивая тенденция к укрупнению судостроительных компаний. Согласно Годовому отчёту 2021 BRS Group, на 10 крупнейших в мире судостроительных компаний приходится 78% мирового портфеля заказов (Рисунок 2) [106].

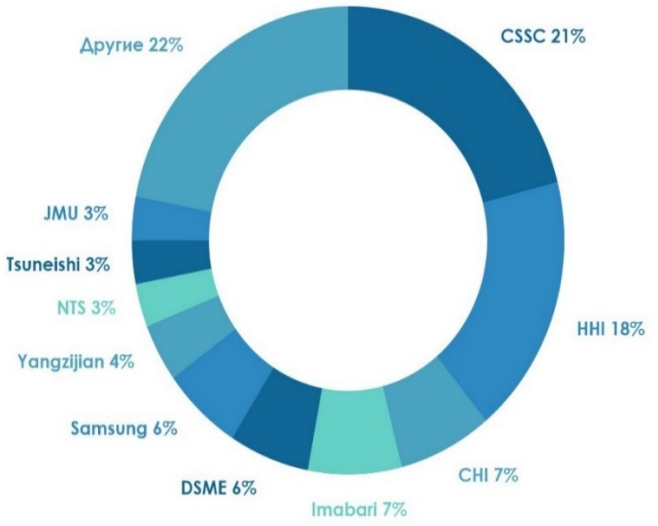



Рисунок 2 – Крупнейшие судостроительные компании на основании портфеля заказов в 2020 г. (по дедвейту)

*Источник:* Годовой отчёт 2021 BRS Group.

В ноябре 2019 года завершилась процедура слияния двух крупнейших государственных корпораций Китая – государственной судостроительной корпорации Китая (CSSC – China State Shipbuilding Corporation) и китайской корпорации судостроительной промышленности (CSIC – China Shipbuilding Industry Corporation). По итогам слияния образована китайская судостроительная группа компаний (CSGC – China Shipbuilding Group Corporation), которая стала крупнейшей в мире по объему продаж и портфелю заказов с более чем 20-процентной долей мирового рынка, активами в размере 110 миллиардов долларов и более чем 300 000 сотрудников по всему восточному побережью Китая. Группа компаний объединяет верфи, судоремонтные заводы, конструкторские бюро и научно-исследовательские институты [131].

Процедура слияния проходила на фоне начавшегося в марте 2019 года слияния двух крупнейших конкурентов CSSC – корейских компаний Hyundai Heavy Industries и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Согласно планам CSGC, в результате слияния годовой доход компании более чем в два раза должен превысить доход основных конкурентов – южнокорейских Hyundai Heavy Industries Co.,Ltd, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.,Ltd и Samsung Heavy Industries Co.,Ltd.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Китайской Народной Республике, до начала процедуры слияния CSIC осуществляла свою деятельность в северо-восточных, центральных регионах страны. В ее состав входило 48 судостроительных предприятий Даляня, Тянцзиня, Уханя, Чунцина, Хулудао, Куньмина, а также 28 научно-исследовательских институтов и научных лабораторий (главными научно-исследовательскими активами группы являются China Ship Research & Development Academy, Пекин, и China Ship Scientific Research Centre, Уси). В свою очередь, структурные подразделения CSSC расположены в городах восточных и юго-восточных провинций Китая – Шанхай, Гуанчжоу, Цзянань, Цзюцзян. Корпорация объединяла более 30 судостроительных и смежных предприятий. Основные виды производственной деятельности корпорации в целом аналогичны CSIC.

В результате слияния появится крупнейшая государственная судостроительная корпорация, которая будет доминировать сразу в нескольких отраслях судостроительной промышленности, таких как строительство СПГ-газовозов, круизных судов класса люкс, ледоколов, морской техники и оборудования.

В свою очередь, Hyundai Heavy Industries Co., Ltd (HHI) занимает второе место по портфелю заказов (по дедвейту) среди крупнейших судостроительных компаний. Судостроительный дивизион компании способен строить все типы судов для удовлетворения различных потребностей своих клиентов. По итогам 2019 года корпорация HHI поставила более 2200 судов 327 судовладельцам в 52 странах [100].

С 1991 года подразделение шельфовой техники Offshore & Engineering Business Unit корпорации стало ведущим мировым подрядчиком EPCIC-контрактов, предоставляющим комплексные услуги, включая инжиниринг, закупки, строительство, транспортировку, монтаж, а также управление проектами. Бизнес-подразделение успешно завершило более 170 проектов, включая более 100 проектов EPCIC «под ключ», и было признано одной из самых опытных и передовых морских верфей в мире. Спектр продуктов и услуг охватывает FPSO (плавучая установка для хранения и отгрузки СПГ), FLNG (плавучий завод СПГ), FPU (плавучий энергоблок), полупогружные установки, самоподъемные платформы, TLP (морские основания с натяжным якорным креплением), стационарные платформы, подводные трубопроводы и береговые комплексы СПГ и процессорные модули.

В ноябре 2019 года крупнейшая японская судостроительная компания Imabari Shipbuilding Co., Ltd. и вторая по величине компания Japan Marine United Corporation (JMU) подписали Меморандум о взаимопонимании по слиянию капиталов и деятельности. Группа компаний Imabari (Imabari Shipbuilding Group) занимается строительством и ремонтом различных типов судов. Группе принадлежат 10 верфей в Японии, на которых ежегодно строится более 90 судов [129].

Отдельно стоит отметить двух европейских лидеров гражданского судостроения – Damen Shipyards Group (Нидерланды) и Fincantieri (Италия).

Особое место на мировом рынке гражданского судостроения занимает компания Damen Shipyards Group, построившая более 6500 судов для более 100 стран и ежегодно поставляющая около 175 судов по всему миру. Компания Damen предлагает практически полную линейку гражданских судов:

– суда портофлота (суда для буксировки и передвижения (буксиры и лоцманские катера) и суда для портовых служб (грузовые баржи, земснаряды и быстроходные катера);

– суда поддержки шельфовых операций (исследовательские суда, вспомогательные суда и суда снабжения, многофункциональные суда);

– модульные причалы и сухие доки;

– суда для дноуглубления (земснаряды, землесосы, землечерпалки и т.д.);

– суда для офшорной ветроэнергетики (суда обслуживания морских сооружений, вспомогательные суда, быстроходные суда для доставки экипажа, суда-кабелеукладчики, самоподъемные платформы и т.д.);

– морские грузовые суда (контейнеровозы-фидеры, комбинированные каботажные суда и суда-фрахтовщики, танкеры, газовозы, суда типа Ро-Ро и др.);

– водный общественный транспорт (быстроходные паромы, водные такси, морские трамваи, паромы типа RoPax и двусторонние паромы);

– внутреннее судоходство (баржи и понтоны);

– рыболовные суда и суда для переработки рыбы;

– яхты класса люкс [127].

Также компания имеет многолетний опыт ремонта судов, участия в работах по техническому обслуживанию и переоборудованию судов и платформ (более 1500 работ в год для всех типов судов и платформ).

Итальянская компания Fincantieri преимущественно сосредоточена на круизных судах. Согласно годовому отчёту компании Fincantieri, в последние годы наблюдается большое количество заказов на оборудование, системы и услуги [128]. В частности, в начале 2019 г. компания приступила к строительству моста через реку Полцевера в Генуе с сопутствующими заказами на поставку и монтаж мостового перехода. Тренд на активное расширение бизнеса в первую очередь

связан с тем, что компания широко применяет опережающие технологии, разрабатываемые в рамках НИОКР с собственной опытно-экспериментальной базой – научно-исследовательский центр Cetena S.p.A., г. Палермо.

Наряду с судостроением отдельное внимание необходимо уделять вопросам утилизации судов. Согласно обзору морского транспорта, выполняемому ежегодно Организацией Объединенных Наций, странами, имеющими наибольшую долю в мире по объему утилизации, остаются Бангладеш и Индия, которыми в 2020 г. было переработано более двух третей всех утилизируемых судов [104, с. 41]. Вместе с Турцией и Пакистаном доля четырех стран в общем объеме заказов составляет 93%. В 2020 г. наибольшая часть утилизированных судов по тоннажу пришлась на балкеры, контейнеровозы и нефтяные танкеры (Таблица 11).

Таблица 11 – Тоннаж проданных на утилизацию судов по основным типам и странам их утилизации в 2020 г., тыс. регистровых тонн

| **Тип судна** | **Бангладеш** | **Индия** | **Пакистан** | **Турция** | **Китай** | **Остальной мир** | **Общее число** | **Процент** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Балкеры | 5 254 | 1 317 | 1 718 | 34 | 125 | 61 | 8 509 | 48.9 |
| Контейнеровозы | 160 | 1 428 | 282 | 206 | | 68 | 2 143 | 12.3 |
| Нефтяные танкеры | 616 | 410 | 617 | 159 | 10 | 226 | 2 038 | 11.7 |
| Вспомогательные суда | 125 | 257 | 4 | 308 | 3 | 273 | 969 | 5.6 |
| Паромы и пассажирские суда | 26 | 279 | | 545 | 3 | 26 | 879 | 5.1 |
| Универсальные грузовые суда | 176 | 219 | 175 | 203 | 47 | 29 | 848 | 4.9 |
| Газовозы | 169 | 241 | | 8 | | 176 | 594 | 3.4 |
| Танкеры-химовозы | 12 | 125 | 94 | 1 | | 10 | 241 | 1.4 |
| Другие типы судов | 157 | 786 | | 135 | 9 | 93 | 1 180 | 6.8 |
| Общее число | 6 694 | 5 061 | 2 890 | 1 598 | 195 | 962 | 17 401 | 100.0 |
| Процент | 38.5 | 29.1 | 16.6 | 9.2 | 1.1 | 5.5 | 100.0 | |

*Источник:* Clarksons Research.

Следует отметить, что объем утилизации судов зависит от ряда факторов, таких как возраст судна, рынки фрахтования и структура торговли (Организация экономического сотрудничества и развития, OECD, 2019). Кроме этого,

судовладельцам приходится принимать во внимание новые правила, связанные с окружающей средой, такие как ограничения IMO по содержанию серы в судовом топливе, конвенцию IMO по управлению балластными водами и новые правила по декарбонизации. В случае, когда капитальные расходы по переоборудованию судов для обеспечения их соответствия новым требованиям превышают рентабельность, собственники предпочитают их утилизировать.

Исходя из рассмотренных данных, можно сформировать представление о том, что представляет собой мировой судостроительный рынок, особенно в части продукции гражданского судостроения. Несмотря на то, что на рынке присутствуют крупные игроки, которые существенным образом контролируют рынок, по-прежнему наблюдается потребность в производстве судов гражданского назначения определенного вида. Рассмотрим положение российских судостроительных компаний на мировом рынке судостроения.

### 2.2. Российское судостроение в структуре мирового судостроения

Потребность в строительстве новых судов определяется в первую очередь на основании динамики мировых морских перевозок за предыдущие годы. Мировая пандемия коронавирусной инфекции внесла существенные коррективы в объемы мировых перевозок и, соответственно, в потребность в строительстве новых судов.

Данные динамики развития мирового морского флота показывают поступательное увеличение мирового морского флота: за период с 2010 по 2020 г. произошел рост тоннажа в 1,5 раза (Рисунок 3).

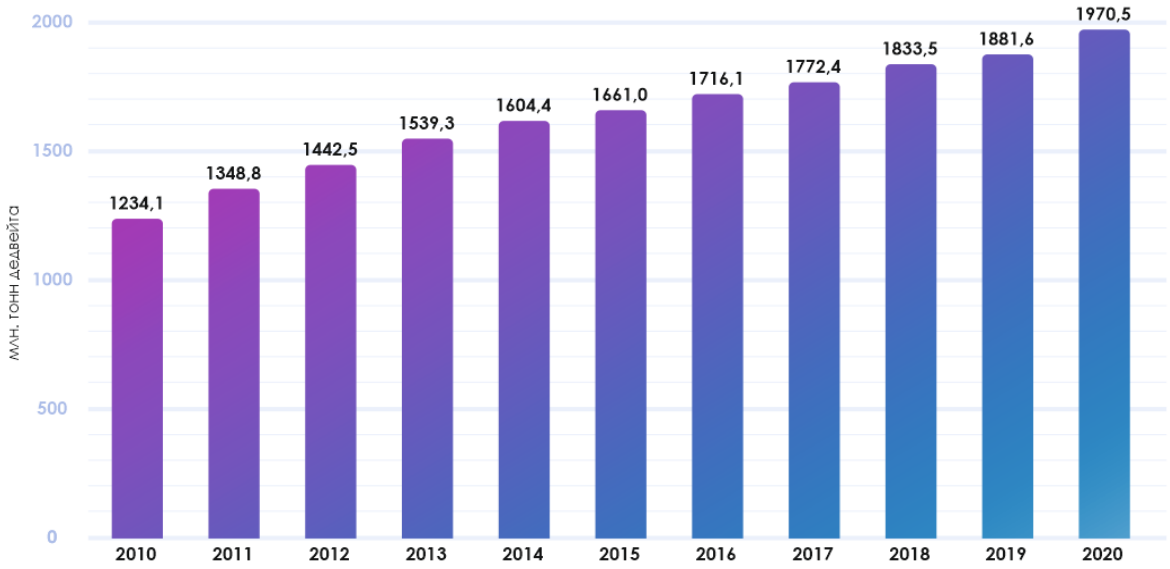



Рисунок 3 – Динамика развития мирового морского флота за период 2010–2020 гг., млн тонн дедвейта

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

Согласно данным АО «ЦНИИМФ», среднегодовой прирост тоннажа судов за рассматриваемый период составляет около 4,3%. В период 2015–2019 гг. наблюдался минимальный прирост тоннажа (не более 3,5% за год). За 2020 г. прирост составил 4,7%.

Количество судов мирового морского флота за рассматриваемый период возросло на 16,4%: 2010 г. – 46 948 ед., 2011 г. – 47 833 ед., 2012 г. – 48 427 ед., 2013 г. – 48 742 ед., 2014 г. – 49 576 ед., 2015 г. – 50 422 ед., 2016 г. – 51 405 ед., 2017 г. – 52 183 ед., 2018 г. – 53 045 ед., 2019 г. – 53 732 ед., 2020 г. – 55 655 ед.

За анализируемый период наибольший прирост тоннажа приходится на такие группы судов, как газовозы (в среднем по 6,1% в год), балкеры (по 5,5%) и контейнеровозы (по 4,6%). Наименее активное пополнение наблюдается в секторе судов для генеральных грузов и пассажирских судов: средний годовой прирост в этих группах составляет всего 1,5%.

Согласно информации АО «ЦНИИМФ», доля флота, контролируемого Россией, в составе мирового морского флота по состоянию на начало 2021 года составляет 1,1% по дедвейту и 2,6% по количеству судов. По суммарному дедвейту

в составе мирового флота Россия занимает 18-е место. Доля тоннажа морских судов, зарегистрированных под флагом России, составляет 0,5% от общемирового морского флота (23-е место в мире).

В состав отечественного морского флота входят четыре группы судов: транспортные суда (перевозка грузов и пассажиров – 85% по дедвейту / валовой вместимости), обеспечивающие 7% (ледоколы, аварийно-спасательные суда, бункеровщики, сборщики льяльных вод, буксиры и др.), рыбопромысловые (7%) и научно-исследовательские суда (1%). По количеству преобладает транспортный флот – 39%, затем идет обеспечивающий – 30% и рыбопромысловый – 29% (Рисунок 4).

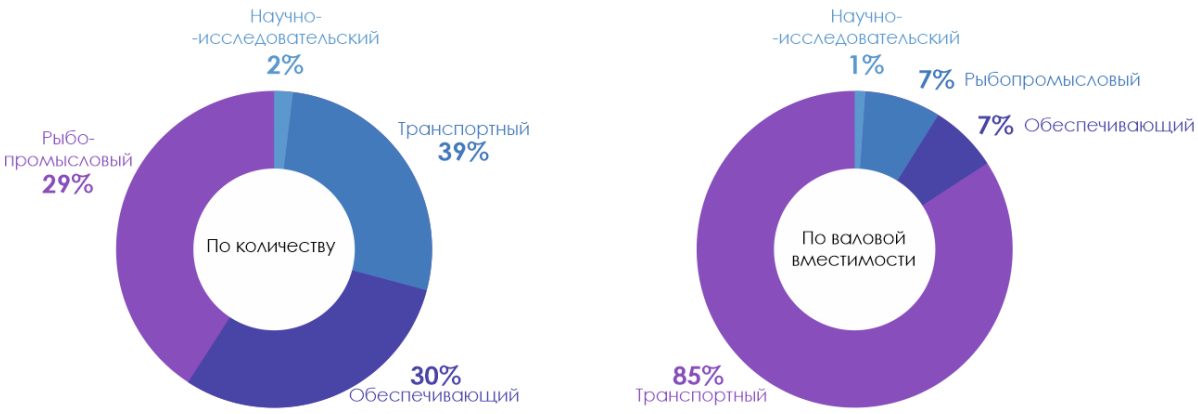



Рисунок 4 – Состав морского флота России по состоянию на 2021 год (%)
*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

Следует отметить, что количество судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2021 года составляет 1 446 судов общим дедвейтом 23,1 млн тонн, из которых 62% тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами (Рисунок 5).

Под флагом России на начало 2021 года насчитывалось 1 191 судно общим дедвейтом 8,7 млн тонн, из них сухогрузных – 786 судов, наливных – 346 судов, комбинированных – 11 судов и 48 пассажирских судов.




Рисунок 5 – Динамика морского флота, контролируемого российскими судовладельцами (на начало года), млн т дедвейта

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

Средний возраст отечественного флота составляет 20,3 лет (Рисунок 6).

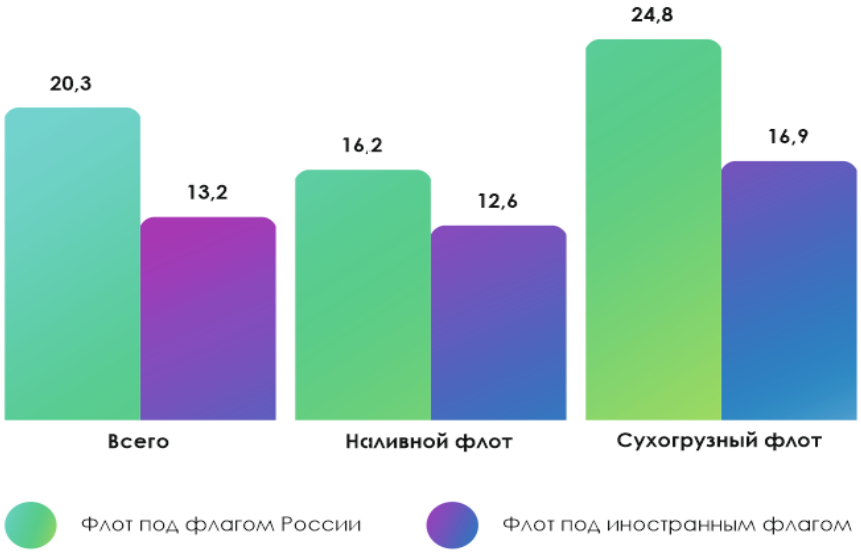



Рисунок 6 – Средний возраст судов морского флота России на начало 2021 г., лет

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

Под иностранными флагами на начало 2021 года насчитывалось 255 судов общим дедвейтом 14,4 млн т, из них сухогрузных – 116 судов суммарным дедвейтом 2,1 млн т, наливных – 139 судов общим дедвейтом 12,3 млн т.

На начало 2021 года в Российском международном реестре судов зарегистрировано 1 554 судов суммарным дедвейтом 8,2 млн тонн, из них транспортный флот насчитывает 817 судов общим дедвейтом 7,1 млн тонн (Рисунок 7), за последние 10 лет, с момента принятия Федерального закона от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства», общий дедвейт таких судов увеличился более чем в 4,4 раза.

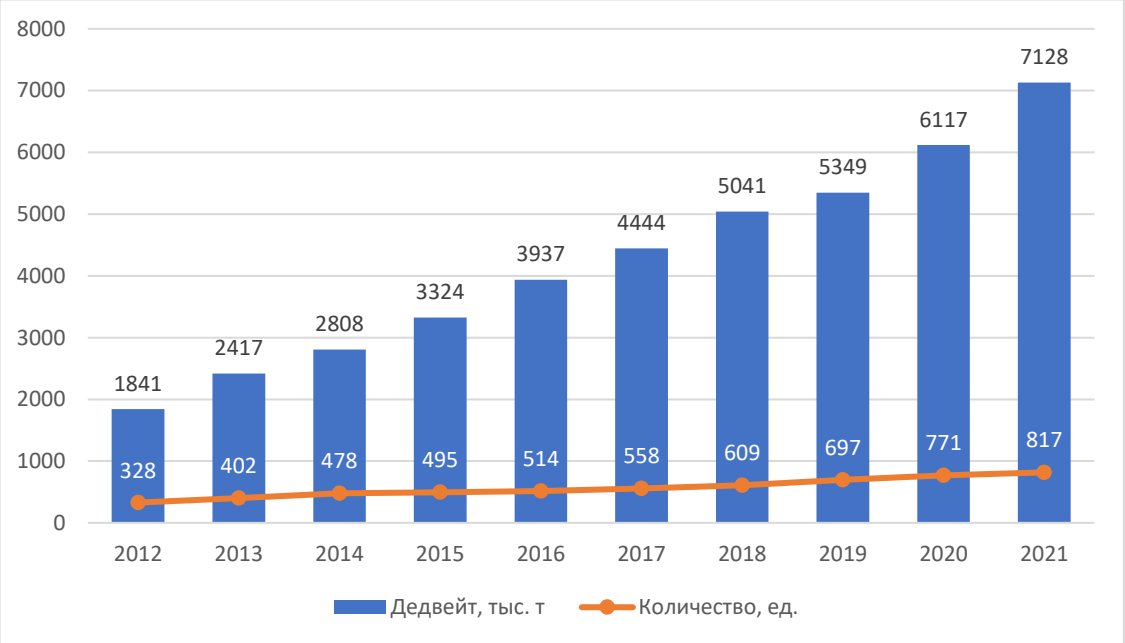



Рисунок 7 – Регистрация в российском международном реестре судов на начало 2021 г.

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

В целом флотом, контролируемым российскими судовладельцами, в 2020 году перевезено ориентировочно 189 млн т грузов, в том числе флотом под отечественным флагом – 24,7 млн т, остальные грузы – судами под иностранными

флагами. Флотом ПАО «Совкомфлот», крупнейшей судоходной компанией России, одним из мировых лидеров в области морской транспортировки сжиженного газа, сырой нефти и нефтепродуктов, перевезено 140 млн т.

Морской флот под флагом России условно можно разделить на три части: морские, суда «река-море» плавания и пассажирские суда (Рисунок 8).

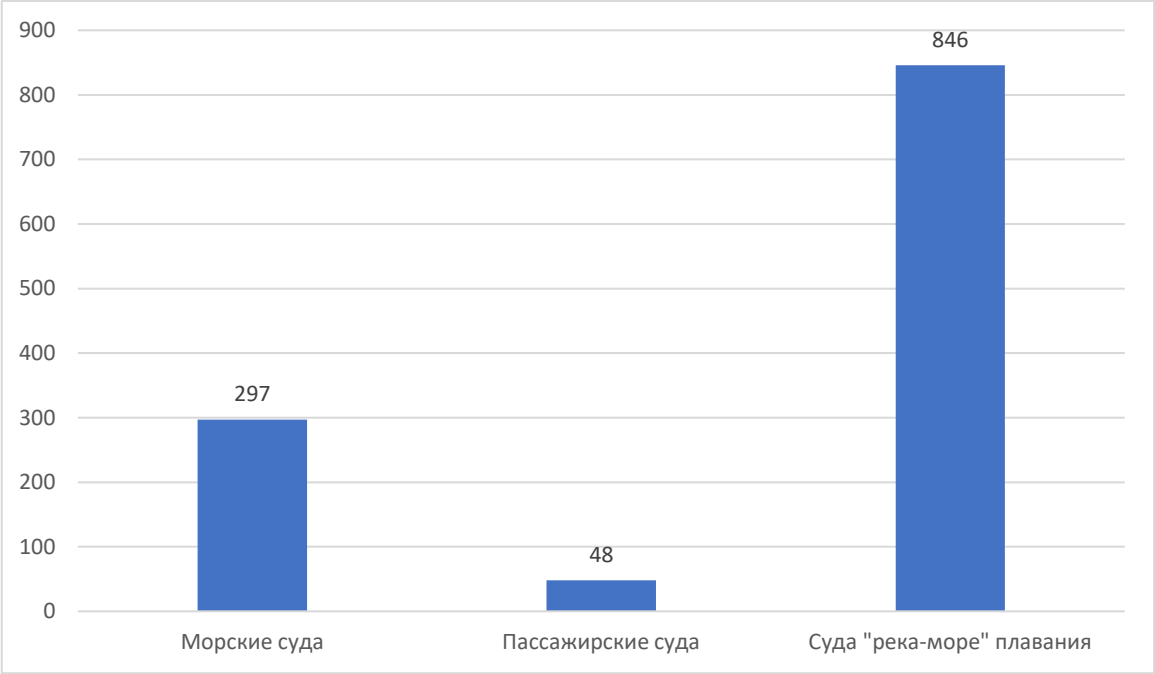



Рисунок 8 – Структура морского флота под флагом России, ед.

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

Морские суда – 297 единиц общим дедвейтом 5,0 млн тонн (25% по количеству и 57,5% по дедвейту). Суда «река-море» плавания – 846 единиц суммарным дедвейтом 3,7 млн тонн (71% по количеству и 42,5% по дедвейту). Пассажирские суда – 48 единиц (4%).

В целом в России, по данным Морского регистра судоходства, насчитывается 415 судоходных компаний.

Наиболее крупные судоходные компании России по дедвейту (Таблица 12): ПАО «Совкомфлот», АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», АО «Роснефтефлот», ООО «Трансморфлот», ООО «Газпромнефть Шиппинг»,

ООО «Палмали», ООО «Пола Райз», АО «Мурманское морское пароходство», ООО «ТК «Северный проект» и др.

Таблица 12 – Наиболее крупные судоходные компании России в 2021 году

| П/п | Судоходная компания | Число судов, ед. | Дедвейт, тыс. т |
|---|---|---|---|
| 1 | ПАО «Совкомфлот» | 9 | 523,6 |
| 2 | АО «СК «Волжское пароходство» | 72 | 374,3 |
| 3 | АО «Роснефтефлот» | 7 | 294,7 |
| 4 | ООО «Трансморфлот» | 13 | 286,3 |
| 5 | ООО «Газпромнефть Шиппинг» | 10 | 174,7 |
| 6 | ООО «Палмали» | 24 | 154,9 |
| 7 | ООО «Пола Райз» | 19 | 151,1 |
| 8 | АО «Мурманское морское пароходство» | 6 | 150,1 |
| 9 | ООО «ТК «Северный проект» | 8 | 146,2 |
| 10 | ООО «Прайм Шиппинг» | 21 | 138,0 |
| | ИТОГО | 189 (15,9%) | 2 393,8 (27,5%) |
| | Всего флот | 1 191 | 8 707,9 |

*Источник:* АО «ЦНИИМФ» [126].

После объединения судоходных активов ООО «В.Ф. Танкер» (2018 г.) и ПАО «Северо-западное пароходство» (2020 г.) судоходная компания «Волжское пароходство» стала крупнейшим в России оператором флота «река-море» плавания. Теперь собственный флот компании насчитывает 87 судов суммарным дедвейтом 480 тыс. тонн.

Важное значение в сравнительном анализе мирового и российского морского флота играет динамика портфеля заказов. В целом за период 2011–2020 гг. можно отметить, что объем заказанного флота на начало 2020 года ниже показателя 2011 года почти на 60%. Общий тоннаж заказанных судов на начало 2020 года составляет 184,2 млн т, что на 17% меньше показателя 2019 г. Прирост тоннажа заказанных судов к предыдущему периоду наблюдается только по пассажирским судам (в 2 раза) и газовозам (+ 14%). Снижение портфеля заказов по танкерам и судам для генгрузов составило 26%, балкерам – 17%, контейнеровозам – 13%.

Лидерами строительства судов на протяжении длительного периода времени являются Китай, Южная Корея и Япония.

Согласно информации ФГУП «Крыловский государственный научный центр», в период с 2010 по 2021 год на российских верфях построено 773 гражданских судна и объекта морской техники (водоизмещением 100 т и более) общим водоизмещением 3 560 тыс. тонн (Рисунок 9). Следует отметить, что в период с 2015 по 2020 г. наблюдается устойчивый рост строительства гражданских судов и объектов морской техники, существенный спад в 2021 г. связан со сложностями с поставками судового комплектующего оборудования, а также с приостановкой работ и производства, вызванной пандемией коронавирусной инфекции.

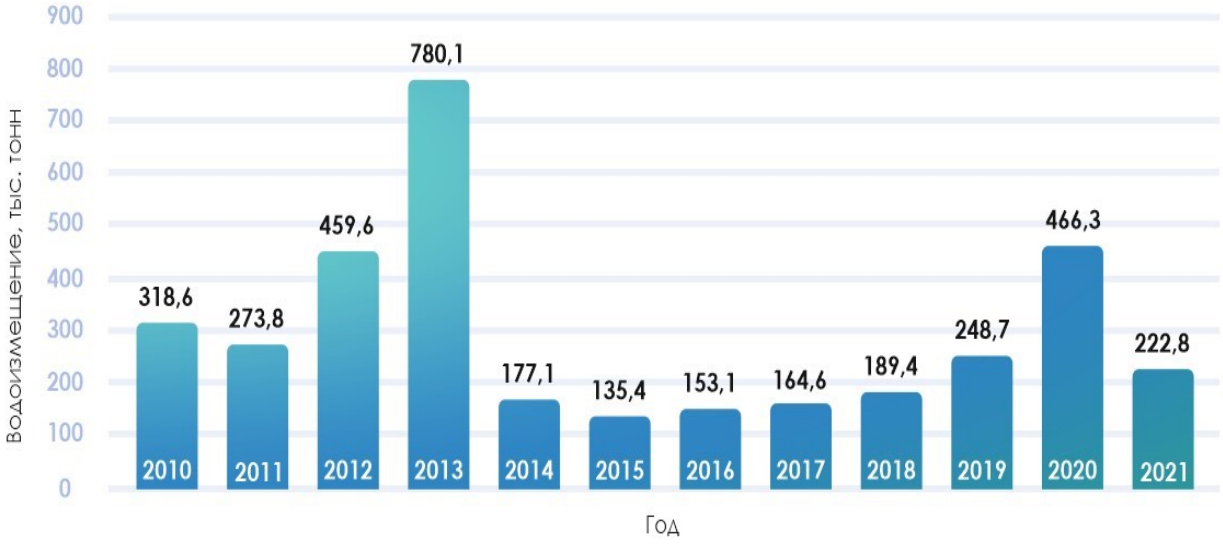



Рисунок 9 – Динамика строительства гражданских судов и объектов морской техники (водоизмещением 100 т и более) на российских верфях в 2010–2021 гг.

*Источник:* ФГУП «Крыловский государственный научный центр» [123].

Актуальный портфель заказов (по состоянию на начало 2022 г.) в части продукции гражданского назначения полным водоизмещением 100 и более тонн насчитывает 212 судов и плавсредств в постройке, а также 114 судов и плавсредств,

запланированных к закладке в соответствии с заключенными контрактами и договорами о намерениях (Таблица 13).

Таблица 13 – Актуальный портфель заказов включает преимущественно:

| Номенклатура | Количество |
|---|---|
| Транспортные суда смешанного и внутреннего плавания | 61 |
| Средние рыболовные траулеры и сейнеры | 43 |
| Суда для ловли краба | 38 |
| СПГ-танкеры вместимостью более 90 тыс. куб. м | 15 |
| Несамоходные земснаряды | 15 |
| Танкеры дедвейтом до 80 тыс. т | 14 |
| Танкеры дедвейтом более 80 тыс. т | 11 |
| Аварийно-спасательные суда | 11 |
| Дизельные ледоколы | 8 |
| Суда снабжения и обеспечения работ на шельфе | 8 |
| Самоходные земснаряды | 6 |
| Атомные ледоколы | 4 |

*Источник:* ФГУП «Крыловский государственный научный центр» [123].

Согласно информации Минпромторга России, потребность внутреннего рынка преимущественно ориентирована на суда для обновления устаревшего речного грузового и пассажирского флота, суда для добычи водных биоресурсов, морскую технику для изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа России и твердых полезных ископаемых в международных районах морского дна, суда вспомогательного и технического флота (атомные и дизельные ледоколы, земснаряды, буксиры и пр.), морские пассажирские и грузопассажирские паромы, принципиально новые крупнотоннажные транспортные суда усиленного ледового класса – танкеры для перевозки нефтепродуктов и газовозы-СПГ, а также суда научно-исследовательского флота, в том числе для выполнения работ в области гидрометеорологии и мониторинга состояния окружающей среды, суда экологического и гидрологического контроля [133].

Внутренний рынок российского судостроения и его потребности в продукции гражданского судостроения анализируются на основании текущей загрузки и

Сводного перспективного плана потребности в гражданских судах и морской технике на период до 2035 года, формируемого Департаментом судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России по принципу скользящего планирования.

Сводный перспективный план аккумулирует запросы свыше 150 российских заказчиков на строительство более 1000 единиц гражданских судов и плавсредств различного назначения в период 2020–2035 гг. общей стоимостью почти 5,5 трлн руб. Основная доля потребности российских заказчиков до 2035 г. в количественном выражении приходится на транспортные суда смешанного «река-море» и внутреннего плавания – 344 ед. или треть от всей совокупности, что полностью удовлетворяет релевантной ситуации на рынке гражданского судостроения в части количественных параметров выпуска конечной продукции. При этом наибольший объем инвестиций запланирован на реализацию намерений строительства судов и плавсредств для освоения континентального шельфа в интересах нефтегазодобывающих компаний – почти 2/3 от общего количества денежных средств. Данное обстоятельство объясняется существенной добавленной стоимостью масштабных и высокотехнологичных объектов морской техники, в первую очередь добычных и разведывательных платформ и буровых установок, а также их элементов, эксплуатация которых запланирована в том числе в неблагоприятных природно-климатических условиях континентального шельфа арктических морей.

Следует отметить, что в отдельных сегментах российского судостроения накоплен многолетний опыт проектирования и строительства. К такой продукции следует отнести в первую очередь:

- самоходные сухогрузные и наливные суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания;
- несамоходные суда внутреннего плавания и барже-буксирные составы;
- буксиры морские и внутреннего плавания различных типов и назначений;
- скоростные пассажирские суда на подводных крыльях;

- суда аварийно-спасательного назначения (спасательные буксиры, пожарные, водолазные и др.);
- суда и катера вспомогательного флота различных типов и назначений (лоцмейстерские, промерные, гидрографические и др.).

Реализация задачи строительства гражданских судов и плавсредств различного назначения осуществляется около 200 организациями, территориально расположенными во всех федеральных округах России и во всех бассейнах. Около 70% всех объемов промышленного выпуска судостроительной промышленности приходится на организации Северо-Западного федерального округа, что связано с высокой концентрацией судостроительных организаций в данном федеральном округе. В Северо-Западном федеральном округе находятся ключевые предприятия отрасли: АО «ПО «Севмаш», АО «ЦС «Звездочка», АО «Адмиралтейские верфи» и другие, а также крупнейшие научные и проектно-конструкторские организации: ФГУП «Крыловский государственный научный центр», АО «ЦКБ морской техники «Рубин», АО «Концерн «НПО «Аврора», АО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» и другие.

В Приволжском федеральном округе сосредоточено около 14 % объемов судостроительной продукции, в Центральном – 5,8 %, в Дальневосточном – 7,6 % и в Южном – 2,8 %. В Северо-Кавказском, Сибирском и Уральском федеральных округах доля объемов выпуска продукции судостроительной отрасли составляет менее 1 %.

Выручка от реализации организаций судостроительной отрасли имеет положительную динамику, в 2021 году по отношению к 2017 году выручка выросла на 39 % (Рисунок 10).

По данным ФГУП «Крыловский государственный научный центр», средняя численность работников судостроительной отрасли в период 2017–2019 гг. показывала плавный рост (в среднем на 1% в год). В 2020–2021 гг. наблюдается существенный рост показателя (Рисунок 11).

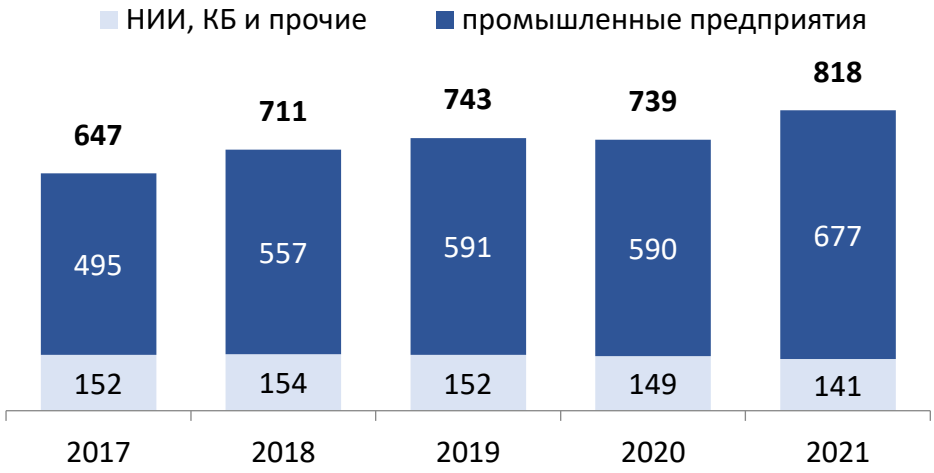



Рисунок 10 – Выручка (нетто) от реализации организаций судостроительной отрасли, млрд руб.[1]

*Источник:* данные государственного статистического наблюдения П-3 «Сведения о финансовом состоянии организаций» [122].




Рисунок 11 – Средняя численность работающих в отрасли судостроения по видам деятельности, тыс. чел.[2]

*Источник:* данные государственного статистического наблюдения П-4 «Сведения о численности, заработной плате и движении работников» [130].

[1] Приведены показатели без учета ООО «ССК «Звезда» и организаций, ранее входивших в состав корпорации АО «Ремвооружение».
[2] Приведены показатели без учета ООО «ССК «Звезда» и организаций, ранее входивших в состав корпорации АО «Ремвооружение»

На предприятиях, основным видом деятельности которых является производство продукции, занято около 85% кадров отрасли, в организациях, занятых преимущественно научными, опытно-конструкторскими разработками и прочими работами, – 15% работников. На долю самой крупной интегрированной структуры отрасли (АО «ОСК») приходится около 52% всех работников отрасли (около 100 тыс. чел.).

Согласно Годовому отчёту 2021, АО «ОСК» вошла в топ-100 мировых производителей оружия, заняв 33-ю позицию и опередив известные зарубежные компании – Fincantieri (Италия), ThyssenKrupp (Германия), Navantia (Испания), Babcock International Group (Великобритания), уступив Naval Group (Франция) по данным Стокгольмского международного института исследований проблем мира (Stockholm International Peace Research Institute – SIPRI). Основное направление деятельности АО «ОСК» – военное кораблестроение, включающее проектирование, строительство, ремонт, сервисное обслуживание и утилизацию боевых кораблей и судов обеспечения для нужд Министерства обороны Российской Федерации и других федеральных органов исполнительной власти. Доля АО «ОСК» на внутреннем рынке военного кораблестроения по тоннажу продукции, поставленной в 2020 году, составила около 74 %.

Более десяти лет АО «ОСК» является ведущим участником рынка гражданского судостроения в России, включая расположенные по всей территории страны конструкторские бюро и судостроительные предприятия различной специализации и уровня производственной компетенции. Доля АО «ОСК» по стоимости выполненных гражданских заказов в период 2017–2020 гг. сохраняется в районе 61–65 %. Таким образом, распределение рынка гражданского судостроения Российской Федерации в период 2017–2020 гг. по-прежнему характеризуется общим доминированием АО «ОСК». Доля АО «ОСК» по количеству гражданских заказов в период 2017–2018 гг. является неустойчивой: наблюдается ее снижение с 24 % до 20 % в период 2017–2018 гг., рост с 29 % до 33 % в период 2019–2020 гг.

АО «ОСК» занимает наиболее устойчивые рыночные позиции в следующих секторах внутреннего рынка: ледоколы, суда снабжения, рыболовные суда, суда спецназначения, грузовые суда водоизмещением до 15 000 т, пассажирские суда.

В части экспорта АО «ОСК» отмечается сужение рынка потенциальных покупателей военно-морской техники и изменение подходов к ее приобретению иностранными заказчиками, что вызывает необходимость дальнейшего нарастания объемов экспорта продукции АО «ОСК» и обществ Группы «ОСК» в ближайший период.

Анализ перечня экспортируемой продукции за период 2014-2020 гг. показывает, что продукция корпорации экспортировалась преимущественно в страны СНГ: Азербайджан (танкеры для перевозки нефтепродуктов), Туркмения (судно-снабженец, стационарная буровая платформа)[3] и Казахстан (многофункциональные буксиры). Также экспортные поставки за указанный период отмечаются в страны Европы: Мальта (танкеры для перевозки нефтепродуктов), Финляндия (ледокол), Греция (танкер ледового класса для перевозки газового конденсата).

АО «ОСК» планирует поступательно наращивать объемы экспорта продукции гражданского судостроения. Следует отметить, что пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией, внесла существенные коррективы не только в планирование переговорного процесса с зарубежными партнерами, но и в прогнозные показатели по выпуску экспортной продукции гражданского назначения.

АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс», объединяющее 13 предприятий и организаций судостроительной промышленности, так же как АО «ОСК», экспортировало в период 2014–2020 гг. свою продукцию (пассажирское судно) в одну из стран СНГ – Туркменистан.

Экспортные поставки российских судостроительных предприятий в период 2014–2020 гг. также отмечаются у следующих предприятий: ГК «Калашников»

[3] Ассоциированный член-наблюдатель СНГ с 2005 года.

(многоцелевой катер в ОАЭ), ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (морской буксир в Эстонию, судно ярусного лова в Норвегию), АО «ЦТСС» (общепромышленное оборудование в Индию и Сингапур).

В 2019 году ООО «ССК «Звезда» фактически создало на российском рынке совершенно новые сектора (грузовые суда водоизмещением более 100 тыс. тонн и новых для российского флота типов), в которых ООО «ССК «Звезда» доминирует за счет отсутствия у других участников рынка производственных возможностей строительства судов схожих типоразмеров. При этом общий масштаб производства ООО «ССК «Звезда» делает нецелесообразным строительство на этой верфи, например, малых серий судов малого/среднего размера, особенно технически относительно простых. Таким образом, на ряде секторов рынка гражданского судостроения России АО «ОСК» и ООО «ССК «Звезда» не конкурируют по объективным причинам.

Согласно Годовому отчету ПАО «НК «Роснефть» за 2020 год портфель заказов верфи уже насчитывает 56 судов. Все заказы – наукоемкие, технологически сложные суда преимущественно высокого ледового класса (суда снабжения [120], научно-исследовательские суда, ледоколы, арктические челночные танкеры, «зеленые» танкеры класса «Афрамакс», суда-газовозы) [124]. Отдельно стоит выделить заключение в 2020 г. контракта между ООО «ССК «Звезда» и ФГУП «Атомфлот» на постройку самого мощного в мире атомного ледокола проекта 10510 «Лидер». Строительство 1-го и 2-го серийных атомных ледоколов «Лидер» планируется начать в 2023 г. и в 2025 г. Ранее единственной производственной площадкой, имеющей соответствующие компетенции и опыт строительства серии универсальных атомных ледоколов проекта 22220, являлось АО «Балтийский завод» (входит в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация»).

В апреле 2020 года в целях совершенствования системы управления организациями морского приборостроения, сохранения и развития их научно-производственного потенциала образована АО «Корпорация морского приборостроения», в состав которой вошли 4 приборостроительных концерна, являющиеся основными разработчиками и производителями судового радио и

электронного оборудования, приборов: АО «Концерн «Моринформсистема-Агат», АО «Концерн «Научно-производственное объединение «Аврора», АО «Концерн «Океанприбор», АО «Концерн «Центральный научно-исследовательский институт «Электроприбор». Общая численность АО «КМП» в 2020 году составила около 12% от общей численности отрасли (около 23 тыс. чел.).

Наряду с проектом создания комплекса крупнотоннажного судостроения ООО «ССК «Звезда», в рамках развития Кольской опорной зоны ПАО «НОВАТЭК» реализует крупномасштабный проект по созданию центра строительства крупнотоннажных морских сооружений ООО «НОВАТЭК-Мурманск» («Кольская верфь»). Предприятие создается в рамках проекта «Арктик СПГ-2» по освоению месторождений Гыдана. По результатам реализации проекта станет возможным производить уникальные морские объекты – железобетонные платформы гравитационного типа для СПГ-заводов, буровые и добычные платформы для шельфовых проектов западного сектора Арктики и крупнотоннажные сооружения для обеспечения работы Северного морского пути. Принципиальное отличие ООО «ССК «Звезда» и ООО «НОВАТЭК-Мурманск» («Кольская верфь») заключается в специализации создаваемых предприятий: ООО «ССК «Звезда» фокусируется на строительстве транспортного крупнотоннажного флота для организации перевозок коммерческих грузов по Северному морскому пути, в то время как «Кольская верфь» концентрируется на производстве линий сжижения газа на опорных гравитационных основаниях.

В мае 2022 г. Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений проекта начал работу в поселке Белокаменка Мурманской области. В настоящее время ведется строительство первых двух линий сжижения на основаниях гравитационного типа (ОГТ) в рамках проекта «Арктик СПГ 2» [135].

## 2.3. Макроэкономические факторы, влияющие на развитие гражданского судостроения

Особенностью гражданского судостроения является необходимость выполнения коммерческих контрактов в жесткой конкурентной среде, что определяет необходимость оперативного внедрения новых технологий и снижения себестоимости производства. Указанные характеристики обуславливают высокую степень зависимости отрасли гражданского судостроения от конъюнктуры на товарных рынках, состояния мировой экономики и влияния иных внутренних и внешних макроэкономических факторов.

Всю совокупность факторов, определяющих перспективы развития гражданского судостроения в России и мире, можно условно разделить на три категории: экономические факторы общего характера, специфические отраслевые факторы и внешние шоки. Рассмотрим перечисленные группы факторов подробнее.

К общим экономическим факторам можно отнести традиционные показатели мировой и национальной экономик, характеризующие общую среду, формирующую тенденции развития отрасли гражданского судостроения. В число подобных факторов можно включить темпы инфляции, изменения уровня процентных ставок, демографические тенденции и тренды, а также ряд других факторов, перечисленных ниже.

*Состояние национальной экономики и макроэкономические показатели, ее характеризующие*

Как и большинство отраслей экономики, гражданское судостроение зависит от общего состояния национальной экономики, которое находит отражение в изменении ключевых макроэкономических показателей. Наиболее существенное влияние оказывает изменение таких индикаторов, как уровень инфляции, курс рубля по отношению к иностранным валютам, уровень процентных ставок.

Уровень инфляции оказывает воздействие на отрасль гражданского судостроения, прежде всего с точки зрения договорных обязательств. Контракты

на строительство гражданских судов носят долгосрочный характер и зачастую заключаются на условиях фиксации цены на момент подписания договора. Рост инфляции может привести к существенному удорожанию ресурсов и материалов, используемых при постройке судов, что, в свою очередь, отразится на экономической эффективности строительства объектов гражданского судостроения, послужит причиной снижения рентабельности строительства вплоть до потери окупаемости проектов.

Для российской национальной экономики проблема влияния роста инфляции на гражданское судостроение также является актуальной, особенно в период наступления локальных и мировых кризисов. За последние 20 лет наблюдается устойчивая тенденция к общему снижению уровня инфляции (Рисунок 12). Тем не менее реакция потребительских цен на кризисные явления оказывается достаточно существенной, что создает дополнительные сложности

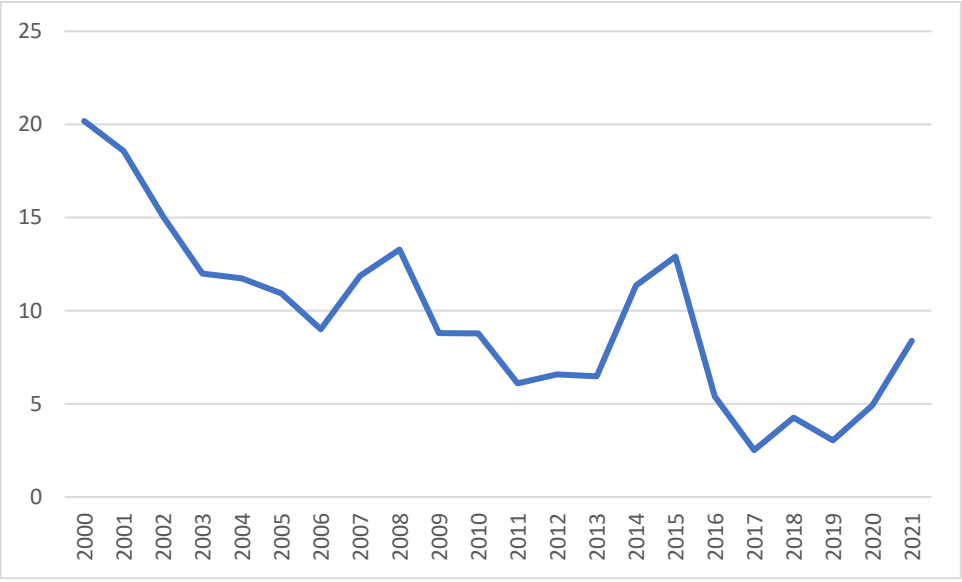



Рисунок 12 – Инфляция в России в 2000–2021 гг. (по отношению к предыдущему периоду)

*Источник:* составлено на основе данных Росстата.

Представленный график, демонстрирующий изменения инфляции в период с 2000 по 2021 год, позволяет выделить два существенных пика подъема инфляции,

связанных с мировым кризисом 2008–2009 гг. и российско-украинским конфликтом и последующими событиями на рубеже 2014–2015 гг. В период 2020–2021 гг. наблюдается рост инфляции, который усугубился в связи с ухудшением геополитической ситуации и введением антироссийских санкций.

Необходимо отметить, что несмотря на снижение инфляции до уровня 6,47% по итогам 2013 года, события, вызванные присоединением Крыма к России и последовавшими антироссийскими санкциями, стимулировали рост инфляции до уровня 12,91%, что практически сопоставимо с инфляцией, наблюдавшейся в период мирового финансового кризиса (13,28% на конец 2008 года). Таким образом, российская экономика оказывается очень чувствительной к воздействию внешних шоков и предпринимаемым мерам государственной политики, что моментально отражается в показателях инфляции.

По итогам 2020 года уровень инфляции составил 4,91% в сравнении с 3,04% в 2019 году. В Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации до 2024 года, опубликованный в конце сентября 2021 года, заложен уровень инфляции в 2021 году на уровне 6%. Тем не менее в уже в середине октября Минэкономразвития России обновило прогноз до ожидания в 7,4% инфляции. В конце октября Центральный банк России озвучил прогноз инфляции на уровне 7,4–7,9% к концу года, а аналитики предполагают, что реальное значение инфляции превысит 8% (по данным на 03.12.2021 г.) [109]. При этом фактическое значение показателя оказалось даже выше (на уровне 8,39%). Таким образом, влияние пандемии оказалось более ощутимым в 2021 году в сравнении с 2020 годом, а прогнозные данные относительно инфляции постоянно меняются, что не позволяет судостроительным компаниям учитывать инфляционные риски в процессе планирования производственной деятельности. Таблица 14 отражает значения показателей инфляции, заложенных Прогнозом социально-экономического развития России до 2024 года, составленным в сентябре 2021 года.

Таблица 14 – Прогноз показателей инфляции Министерства экономического развития Российской Федерации (базовый сценарий), %

| Рост цен на конец периода, % к декабрю предыдущего года | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| | Прогноз | | | |
| По индексу потребительских цен | 105,8 | 104,0 | 104,0 | 104,0 |
| По продовольственным товарам | 105,3 | 103,8 | 103,8 | 103,9 |
| По непродовольственным товарам | 107,2 | 104,0 | 104,1 | 104,0 |
| Услуги | 104,5 | 104,2 | 104,2 | 104,1 |

*Источник:* Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации до 2024 года, Минэкономразвития России.

Приведенные в Таблице 14 данные подчеркивают нестабильность среды функционирования судостроительных компаний и высокие риски, связанные с инфляцией. В феврале 2022 года после введения антироссийских санкций оценки темпов роста инфляции радикально изменились. Так, по данным на 18.05.2022, в 2022 году среднегодовая инфляция ожидается на уровне 17,5%, в 2023 году – 6,1%, в 2024 году – 4% [93]. Несмотря на то, что Министерство экономического развития Российской Федерации все же планирует выйти на уровень 4% к 2024 году, подобный прогноз представляется труднодостижимым.

В рамках монетарной политики Центральный банк Российской Федерации проводит ряд мероприятий, направленных на сдерживание темпов роста инфляции. К числу подобных мероприятий относится повышение значения ключевой ставки, которое находит отражение в значениях процентных ставок по кредитам, предоставляемым коммерческими банками (Рисунок 13). В первой половине 2022 года значение ключевой ставки изменялось несколько раз в связи с необходимостью реагировать на глобальные экономические изменения, происходящие в связи с введением антироссийских санкций [28].

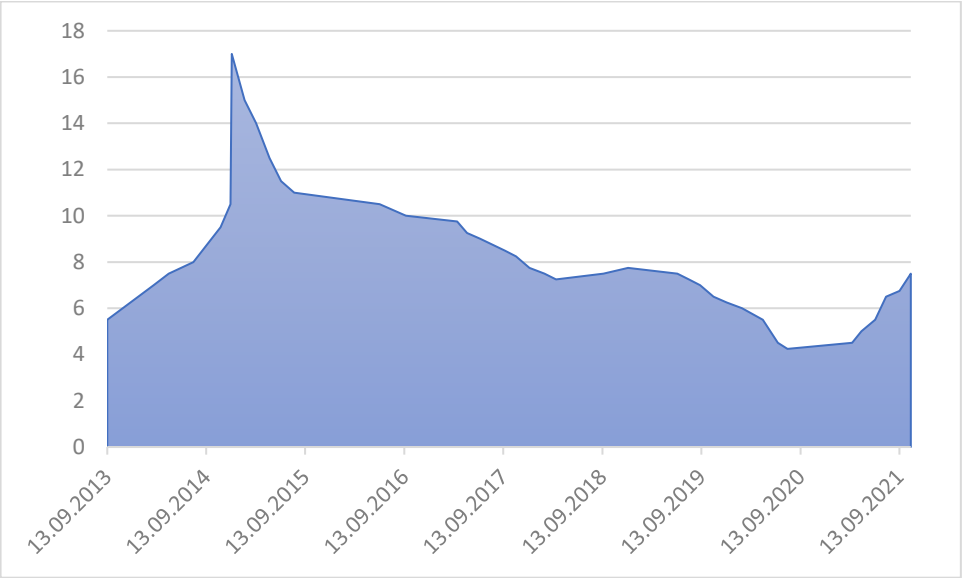



Рисунок 13 – Динамика ключевой ставки Банка России за период с 2013 по 2021 г., %

*Источник:* составлено на основе данных Центрального банка РФ.

Сокращение уровня инфляции, с одной стороны, оказывает положительное воздействие на отрасль гражданского судостроения. Однако при постройке гражданских судов компании зачастую прибегают к привлечению заемных средств в виде банковских кредитов. Зависимость промышленных организаций судостроительной отрасли от заемных средств обуславливается высокими издержками, большими объемами закупок судового комплектующего оборудования и материалов, длительными сроками строительства кораблей, судов и морской техники [4]. Увеличение процентных ставок приводит к повышению стоимости заемного финансирования для судостроительных организаций, что приводит к снижению экономической эффективности строительства новых судов, увеличивает финансовые риски, может привести к потере финансовой устойчивости и платежеспособности.

Другим фактором, влияющим на постройку гражданских судов в России, влияние которого также обуславливается рисками, связанными с договорными обязательствами, выступает изменение курса рубля по отношению к иностранным

валютам. По информации генерального директора «Объединенной судостроительной корпорации» А. Л. Рахманова, представленной в июне 2020 года, доля импортных компонентов в российском судостроении превышает 70% [114]. Использование большого объема иностранного оборудования при постройке гражданских судов в настоящий момент обуславливает наличие договорных обязательств, номинированных в иностранной валюте, что существенно увеличивает валютные риски гражданского судостроения в части себестоимости строительства. Динамика среднегодовых курсов доллара США и евро по отношению к рублю за период с 2002 по 2021 год представлена на Рисунке 14 [28].

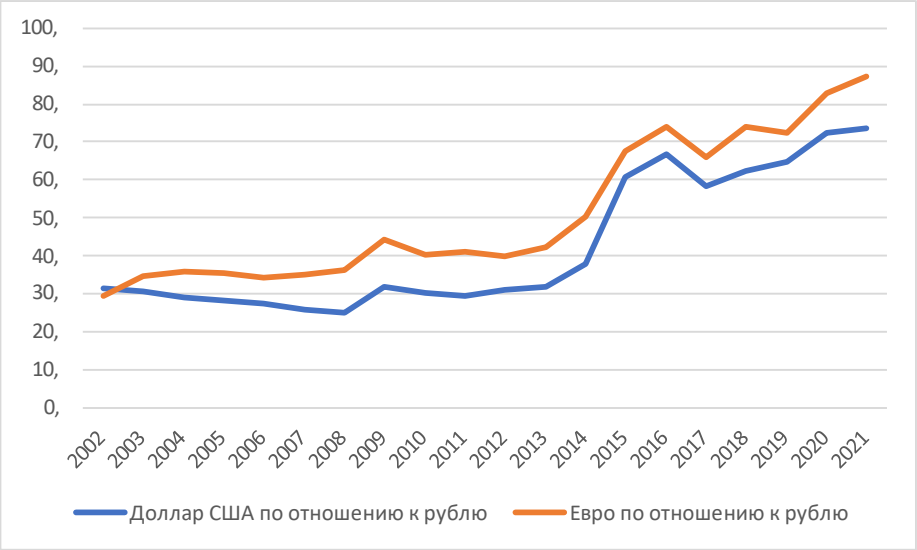



Рисунок 14 – Динамика среднегодовых курсов доллара США и евро по отношению к рублю за период с 2002 по 2021 год

*Источник:* составлено на основе данных статистики Центрального банка РФ.

В долгосрочном временном периоде наблюдается постепенный рост курсов ключевых иностранных валют (доллара США и евро) по отношению к рублю. По данным ОЭСР, на второй квартал 2018 года средний срок строительства нового судна составлял от 20 до 45 месяцев [105]. Средние сроки строительства на российских верфях зачастую оказываются в 2,5 раза выше, что обуславливается недостаточным развитием организации производства и почти полным отсутствием серийного строительства судов [92]. Краткосрочные колебания валютных курсов

могут также оказать влияние на себестоимость строительства судов. При этом изменение валютных курсов в краткосрочной и долгосрочной перспективе может потребовать разной политики хеджирования, что также усложняет стратегию финансового управления [28].

В рамках базового прогноза Министерства экономического развития Российской Федерации предполагается, что среднее значение курса доллара по отношению к рублю будет находиться в диапазоне от 76 до 81 рубля, постепенно увеличиваясь (Таблица 15). Максимального значения курс доллара достигнет в 2025 году. Однако валютные курсы являются крайне чувствительными к воздействию внешних и внутренних шоков, в связи с чем их реальные значения могут существенно отличаться от заложенных прогнозом.

Таблица 15 – Прогноз курса доллара на среднесрочный период 2022–2025 гг.

| **Период** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** |
|---|---|---|---|---|
| **Курс доллара** | 76,7 | 77,0 | 78,7 | 81,0 |

*Источник:* Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации до 2025 года, Минэкономразвития России.

Высокая доля иностранных комплектующих-дает возможность зарубежным производителям манипулировать условиями контрактных поставок в части увеличения цен и сроков поставки комплектующих. Закупаемое за рубежом оборудование облагается высокими ввозными пошлинами и НДС. При строительстве судов для внутреннего рынка использование импортных комплектующих увеличивает их стоимость, по оценкам экспертов, на 20–25%. Общая налоговая нагрузка по этим заказам достигает 30 % от цены на готовую продукцию, тогда как при строительстве судов на экспорт она не превышает 15 %. Перечисленные факторы могут привести к существенному падению рентабельности в судостроительной отрасли [46].

*Рост численности населения*

Население планеты к концу 2020 года достигло приблизительно 7,7 млрд человек. Несмотря на затянувшуюся пандемию коронавируса, возрастающий уровень смертности и проблему старения населения, свойственную развитым странам, по прогнозу, к 2030 году население Земли составит более 8,5 млрд человек, а к 2050 году окажется на уровне 9,2 млрд человек (Таблица 16).

Таблица 16 – Динамика численности населения планеты за период с 1921 по 2020 год и прогноз до 2050 года

| **Год** | **Численность населения, человек** | **Доля городского населения, %** | **Год** | **Численность населения, человек** | **Доля городского населения, %** |
|---|---|---|---|---|---|
| 1921 | 2000000000 | - | 2017 | 7547858925 | 55 |
| 1951 | 2584034261 | 30 | 2018 | 7631091040 | 55 |
| 1960 | 3034949748 | 34 | 2019 | 7713468100 | 56 |
| 1970 | 3700437046 | 37 | 2020 | 7794798739 | 56 |
| 1980 | 4458003514 | 39 | **Прогноз** | | |
| 1990 | 5327231061 | 43 | 2025 | 8184437460 | 58 |
| 2000 | 6143493823 | 47 | 2030 | 8548487400 | 60 |
| 2005 | 6541907027 | 49 | 2035 | 8887524213 | 63 |
| 2010 | 6956823603 | 52 | 2040 | 9198847240 | 65 |
| 2015 | 7379797139 | 54 | 2045 | 9481803274 | 67 |
| 2016 | 7464022049 | 54 | 2050 | 9735033990 | 69 |

*Источник:* Worldometer (www.worldometers.info ) [140].

Увеличение населения планеты происходит неравномерно и имеет региональные особенности. Формирующиеся тенденции приведут к глобальному перераспределению реального, финансового, человеческого капитала, ресурсов. С учетом роста численности населения прогнозируются изменения в динамике мирового пассажиропотока, развитии туристической отрасли и спросе на продовольственные и биоресурсы, которые найдут отражение в структуре гражданского флота.

*Спрос на продовольствие и биоресурсы*

Рост спроса на продовольствие стимулируется наличием низких объемов запасов продовольствия, падением урожайности, вызванным в том числе воздействием регулярно повторяющихся стихийных бедствий, ростом покупательной способности населения, определяющим изменение структуры потребления. Так, в период с 2017 по 2019 год общее количество людей, которые не могут позволить себе здоровый рацион питания, сократилось в мире на 0,7%. Тем не менее доля такого населения в общей численности населения планеты является весьма существенной и составляет примерно 41,9% [94].

В Таблице 17 представлены фактические данные о количестве голодающих по регионам за период с 2000 по 2020 год и прогноз изменения численности голодающего населения на 2030 год. Можно заметить, что в целом изменение рассматриваемого показателя носит неравномерный характер – в период с 2000 по 2010 год наблюдалась общая тенденция к снижению числа голодающих. В 2015 году количество голодающих начало увеличиваться лишь в отдельных регионах, а в 2020 году совокупное количество голодающих в мире оказалось на 25% выше по сравнению с 2015 годом. Представленный прогноз на 2030 год предполагает дальнейшее сокращение количества людей, сталкивающихся с голодом. Тем не менее уже сейчас становится ясно, что установленная ООН цель устойчивого развития, предполагающая полную ликвидацию голода к 2030 году, реализована не будет [97].

Таблица 17 – Количество голодающих в мире (по прогнозу ФАО с учетом пандемии COVID-19), 2000–2030 гг., млн человек

| **Регион** | **2000** | **2005** | **2010** | **2015** | **2020** | **2030 (п)** |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Азия | 526,1 | 553,6 | 400,1 | 369,9 | 418 | 299,3 |
| Африка | 200,9 | 195 | 187,4 | 199,7 | 281,6 | 299,5 |
| Латинская Америка | 56,5 | 51,9 | 40,7 | 36,4 | 59,7 | 52,2 |
| Прочие регионы | 16,8 | 10,2 | 8,6 | 9,1 | 8,7 | 5,8 |
| Мир | 800,3 | 810,7 | 636,8 | 615,1 | 768 | 656,8 |

*Источник:* ФАО (2021) [94].

Учитывая все нарастающие ресурсные проблемы и постоянно увеличивающееся количество населения, эксперты предполагают, что в

долгосрочной перспективе спрос на продовольствие будет только возрастать. Данное предположение подтверждается динамикой потребления продовольственной продукции за последние годы (Таблица 18).

Таблица 18 – Динамика потребления продовольствия в мире по видам продукции за период с 2019 по 2022 год, млн тонн

| **Вид продукции** | **2019/20** | **2020/21 (оценка)** | **2021/22 (прогноз)** | **Изменение 2021/22 к 2020/2021, %** |
|---|---|---|---|---|
| Зерновые | 1151,4 | 1170,7 | 1183,9 | 1,1 |
| Рис | 414,3 | 421,6 | 427,1 | 1,3 |
| Масличные культуры | 243,3 | 242,4 | 244,1 | 0,7 |
| Сахар | 169,2 | 168,7 | 172 | 1,91 |
| Мясо и мясные продукты | 337,2 | 338,1 | 345,6 | 2,2 |
| Молоко и молочные продукты | 888,1 | 906,2 | 921,1 | 1,6 |
| Рыба и рыбопродукты | 177,8 | 174,6 | 177,3 | 1,5 |

*Источник:* Продовольственный прогноз. Краткий обзор рынков. – Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. – Июнь 2021. (https://www.fao.org/3/cb6233ru/cb6233ru.pdf) [95].

Сведения, представленные в Таблице 18, демонстрируют, что абсолютно по всем видам продовольствия в прогнозе на 2021/22 год заложен рост потребления в размере от 0,7 до 2,2%. В предшествующий период наблюдалась аналогичная тенденция (только потребление сахара и рыбы несущественно снизилось в 2020/21 году в сравнении с 2019/20 годом). Экстраполируя данную тенденцию на долгосрочную перспективу и учитывая цифры по количеству голодающих в мире, можно предположить существенный рост спроса на продовольствие как минимум на период до 2030 года.

Рост спроса на продовольствие и существование угрозы производственной безопасности в отдельных регионах будет обуславливать необходимость транспортировки продовольствия, в том числе с использованием водного транспорта. Таким образом, данная тенденция окажет существенное воздействие на развитие рынка гражданского судостроения. Особое влияние будет иметь рост спроса на биоресурсы, в том числе водного происхождения, которое найдет

отражение не только в возникновении потребности в судах для транспортировки, но и будет стимулировать спрос на рыболовные суда, предназначенные для добычи водных биоресурсов, а также разработку новых типов судов для добычи и переработки морских биоресурсов, судов и объектов морской техники для ферм по разведению рыбы и иных водных биоресурсов, промысловых научно-исследовательских судов.

Так, по прогнозу Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, к 2030 году общий объем производства рыбы (за исключением водных растений) достигнет значения 204 млн тонн, что на 14% превышает значение аналогичного показателя, по данным 2018 года (179 млн тонн). При этом на прогнозируемом временном отрезке объем продукции промышленного рыболовства не меняется существенно, в то время как объем аквакультуры постоянно растет. В 2030 году объем производства продукции аквакультуры достигнет 109 млн тонн, что на 32% больше, чем в 2018 году (Рисунок 15).

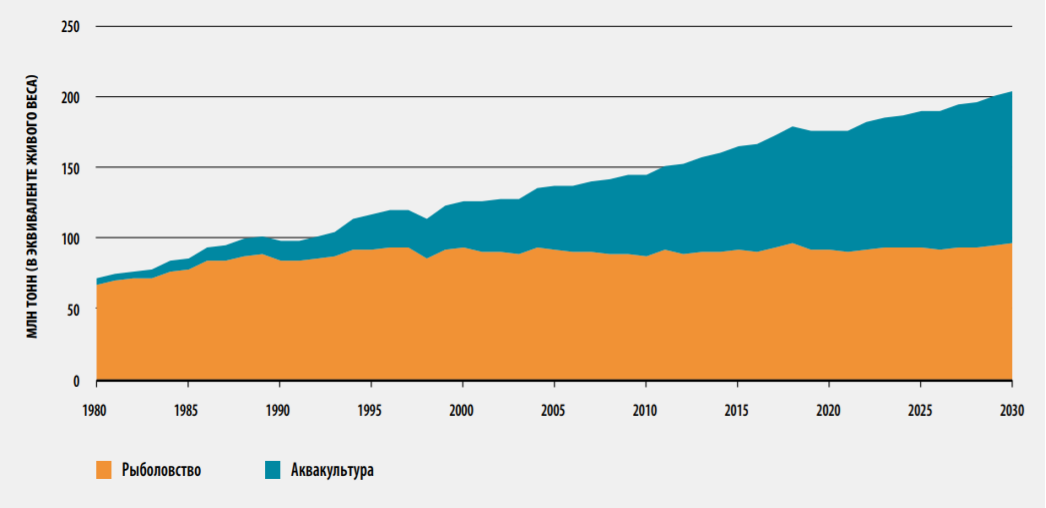



Рисунок 15 – Мировой объем продукции промышленного рыболовства и аквакультуры, 1980–2030 гг.

*Источник:* Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. Меры по повышению устойчивости. – Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. (https://www.fao.org/3/ca9229ru/CA9229RU.pdf) [96].

Среднегодовые темпы роста аквакультуры, согласно прогнозам, снизятся с 4,6% в 2007–2018 годах до 2,3% в 2019–2030 годах. При этом снижение темпов

роста, по данным отчета, не свидетельствует о сокращении производства в целом. Региональные прогнозы по производству рыбы до 2030 года представлены в Таблице 19.

Таблица 19 – Прогнозы по производству рыбы по регионам, 2030 год

| **Регион** | **Объем продукции** | | | **Доля продукции аквакультуры** | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2018, тыс. тонн** | **2030, тыс. тонн** | **Изменение 2018–2030, %** | **2018, тыс. тонн** | **2030 тыс. тонн** | **Изменение 2018–2030, %** |
| Азия | 122 404 | 145 850 | 19,2 | 72 820 | 96 350 | 32,3 |
| Африка | 12 268 | 13 820 | 12,7 | 2 196 | 3 249 | 48,0 |
| Европа | 18 102 | 19 290 | 6,6 | 3 075 | 3 620 | 17,7 |
| Северная Америка | 6 536 | 6 981 | 6,8 | 660 | 838 | 27,1 |
| Латинская Америка и Карибский бассейн | 17 587 | 16 730 | -4,9 | 3 140 | 4 170 | 32,8 |
| Австралия и Океания | 1 617 | 1 750 | 8,2 | 205 | 290 | 41,3 |
| Весь мир | 178 259 | 204 421 | 14,5 | 82 095 | 108 517 | 32,2 |
| Развитые страны | 29 233 | 30 730 | 5,1 | 4 603 | 5 499 | 19,5 |
| Развивающиеся страны | 135 096 | 173 691 | 28,6 | 73 330 | 103 018 | 40,5 |

*Источник:* Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. Меры по повышению устойчивости. – Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций. (https://www.fao.org/3/ca9229ru/CA9229RU.pdf) [96].

Прогнозная статистика производства и потребления продовольствия и биоресурсов подтверждает перспективы изменения структуры рынка гражданского судостроения. Помимо рассмотренных причин, повышенная актуальность экологической повестки и стратегии сокращения использования невозобновляемых источников энергии оказывает влияние на увеличение спроса на биотопливо. Формирующийся рынок биотоплива выступает существенным источником спроса на некоторые сельскохозяйственные товары (сахар, кукурузу, маниоку, масличные культуры и пальмовое масло), который найдет отражение в изменении спроса на различные типы судов [96].

*Рост объемов производства и международной торговли*

Объемы мирового производства растут с каждым годом, что подтверждается динамикой совокупного мирового ВВП. Падение значения совокупного ВВП обуславливается влиянием пандемии (Таблица 20).

Таблица 20 – Динамика совокупного мирового ВВП за период с 2011 по 2020 год в постоянных ценах 2015 года, млрд долл. США

| **Период** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
|---|---|---|---|---|---|
| ВВП, млрд долларов США | 66854,6 | 68641,3 | 70593,7 | 72795,0 | 75100,8 |
| Период | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| ВВП, млрд долларов США | 77222,1 | 79843,5 | 82448,6 | 84594,0 | 81749,4 |

*Источник:* данные Всемирного банка (Databank, World Development Indicators).

В России наблюдается аналогичная тенденция в части изменения значения совокупного ВВП (Таблица 21). В 2015–2016 гг. объемы производства несущественно снизились, что может объясняться последствиями российско-украинского конфликта и введением антироссийских санкций. Однако в целом можно отметить постоянный рост значений ВВП.

По данным Росстата, объем ВВП России за 2021 год в постоянных ценах 2016 года составил 93391,3 млрд рублей.

Таблица 21 – ВВП России в постоянных ценах 2016 года, млрд рублей

| **Период** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** |
|---|---|---|---|---|---|
| ВВП, млрд рублей | 81750,6 | 85040,3 | 86533,1 | 81170,2 | 85450,6 |
| Период | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| ВВП, млрд рублей | 85616,1 | 87179,3 | 89626,6 | 91448,7 | 88749,8 |

*Источник:* Росстат.

Мировой рост производства находит отражение в развитии мировой торговли, которая составляла 56,3% совокупного ВВП в 2019 году (в 2020 году значение данного показателя упало до 51,6%). По данным аналитической компании

Mordor Intelligence, объемы международной торговли за последнюю декаду выросли почти на 10% (Рисунок 16), что обуславливается факторами глобализации, развития торговых путей и бумом электронной коммерции. В результате возрастает потребность в осуществлении транспортировки товаров, которая в том числе способствует росту спроса на осуществление перевозок водными путями и стимулирует развитие гражданского судостроения.




Рисунок 16 – Объемы международной торговли в 2000–2020 гг. (трлн долл. США)

*Источник:* WTO Data; Trade shows signs of rebound from COVID-19, recovery still uncertain. WTO Press release, 6 October 2020; UNCTAD Global Trade Update, February 2021.

Несмотря на ощутимое снижение объемов торговли в 2020 году в результате пандемии, экспертами отмечается, что уже в третьем и четвертом кварталах 2020 года глобальные торговые процессы начали восстанавливаться. В октябре 2021 года Всемирная торговая организация улучшила прогноз роста мировой торговли с 8% до 10,8%, предполагая последующий рост на 4,7% в 2022 году. Таким образом, тенденция к увеличению объемов транспортируемых товаров остается относительно устойчивой даже под влиянием внешних шоков.

К числу специфических отраслевых факторов, определяющих перспективы развития гражданского судостроения, можно отнести тренды, оказывающиеся значимыми в силу специфики процесса производства и эксплуатации судостроительной продукции. Среди них можно отметить зависимость отрасли от состояния других отраслей, особенности финансового положения судостроительных компаний, определяемые спецификой производства, мероприятия в рамках государственной поддержки отрасли и ряд других.

*Рост мирового пассажирооборота и изменение направления пассажиропотоков*

Несмотря на то, что пассажирские суда занимают менее 1% в структуре мирового морского флота, количество судов, предназначенных для перевозки пассажиров, постоянно растет. Если в 2000 году провозная способность морских паромов и пассажирских судов составляла 4944 тыс. тонн дедвейта, то к 2010 году значение данного показателя достигло 6152 тыс. тонн дедвейта, а к 2020 году – 7289 тысяч тонн дедвейта [103]. Прогнозируемые темпы роста населения будут лишь способствовать существенному росту спроса на пассажирские перевозки, в том числе осуществляемые водным транспортом.

Демографические показатели будут не только обуславливать рост мирового пассажиропотока, но и определять его направление, что может повлиять на пассажирооборот портов, привести к перераспределению сил и смене ключевых игроков на рынке гражданского судостроения. Тенденции изменения численности населения по регионам представлены в Таблице 22.

Таблица 22 – Динамика структуры населения мира по регионам

| **Регион** | **1950** | | **1980** | | **2000** | | **2020** | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **млн человек** | **% от мира** | **млн человек** | **% от мира** | **млн человек** | **% от мира** | **млн человек** | **% от мира** |
| Азия | 1404,9 | 59 | 2649,6 | 59 | 3741,3 | 61 | 4641,1 | 60 |
| Африка | 227,8 | 10 | 476,4 | 11 | 811,0 | 13 | 1340,6 | 17 |
| Европа | 549,3 | 23 | 693,6 | 16 | 725,6 | 12 | 747,6 | 10 |
| Латинская Америка и | 168,8 | 7 | 361,3 | 8 | 521,8 | 8 | 654,0 | 8 |

| Регион | 1950 | | 1980 | | 2000 | | 2020 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | млн человек | % от мира | млн человек | % от мира | млн человек | % от мира | млн человек | % от мира |
| Карибский регион | | | | | | | | |
| Северная Америка | 17,3 | 1 | 256,4 | 6 | 312,4 | 5 | 368,9 | 5 |
| Австралия и Океания | 13,0 | 1 | 23,2 | 1 | 31,4 | 1 | 42,7 | 1 |
| В мире | 2381,1 | | 4460,4 | | 6143,5 | | 7794,8 | |

*Источник:* Worldometer (www.worldometers.info) [140].

Сведения, представленные в Таблице 22, демонстрируют, что начиная с 1950-х годов азиатский регион стабильно занимает первое место, а численность его населения составляет около 60% населения всей планеты. Несмотря на то, что доля азиатского региона в структуре населения находится приблизительно на одном уровне, учитывая постоянный прирост мирового населения в целом, представленные показатели свидетельствуют о существенной роли рассматриваемого региона и его перспективах с позиции увеличения пассажирооборота. Численность населения Латинской Америки и Карибского региона составляет 7–8% в структуре населения планеты, Австралии и Океании – приблизительно 1%. Население Северной Америки продемонстрировало существенный рост в период с 1950 по 1980 год, достигнув 6% населения планеты.

Значимые структурные изменения наблюдаются в рамках Европейского региона и Африки. В 1950 году численность населения Африки составляла лишь 10% мирового населения, в то время как к 2020 году данный показатель достиг значения 17%. Численность европейского населения, напротив, стала менее значимой в общемировой структуре: в середине XX века население Европы составляло 23% населения планеты, а к 2020 году значение данного показателя упало до 10%.

Оптимистичные прогнозы относительно развития водного транспорта строятся и на уровне национальной экономики. В 2019 году объем пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации составил

11,06 млн пассажиров, из которых объем перевозок в международном сообщении составил более 100 тыс. пассажиров, в том числе объем перевозок на переправах – 4,8 млн пассажиров, объем внутригородских перевозок – 1,5 млн пассажиров, объем пригородных перевозок – 2,17 млн пассажиров, объем туристских перевозок – 369,7 тыс. пассажиров.

Утвержденная в конце ноября Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года в рамках базового сценария предполагает ежегодный рост количества пассажиров, перевозимых внутренним водным транспортом в дальнем сообщении, на 6% до более чем 2 млн пассажиров в 2035 году (Таблица 23).

Таблица 23 – Прогноз объема пассажирских перевозок в дальнем сообщении водным транспортом в базовом сценарии, млн пассажиров в год

| **Вид перевозки** | **2019 г.** | **2024 г.** | **2030 г.** | **2035 г.** |
|---|---|---|---|---|
| Всеми видами транспорта | 395 | 420 | 489 | 540 |
| Внутренним водным транспортом в дальнем сообщении | 0,9 | 1,12 | 1,7 | 2,2 |

*Источник:* Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOpQhLl0nUT91-RjCbeR.pdf) [3].

Перспективы увеличения объема пассажиропотока на водном транспорте обуславливаются в том числе установленной долгосрочной целью по повышению мобильности населения и развитию внутреннего туризма. В соответствии с текстом Стратегии опережающий рост внутреннего водного транспорта будет способствовать повышению спроса на судостроение, которое будет направлено не только на удовлетворение спроса на перевозки, но и компенсацию выбытия флота в 2019–2035 годах.

*Развитие туристической отрасли*

Прогноз по увеличению пассажирооборота водного транспорта подтверждается тенденциями, наблюдаемыми в туристической отрасли. В 2019 году Всемирной туристской организацией (ЮНВТО) было зарегистрировано 1,5 миллиарда международных туристических поездок, 51% из которых пришелся на Европу (включая Россию, Турцию, Армению, Азербайджан), 25% – на Азию и Тихоокеанский регион. Еще 15% поездок были зафиксированы на территории Северной и Южной Америки (включая Центральную Америку), 5% – на территории Африки и 4% – на Ближнем Востоке.

Количество внутренних и международных туристических поездок растет с каждым годом, несмотря на влияние внешних шоков. Динамика количества туристических прибытий за период с 2000 по 2019 год и прогнозные сценарии, заложенные в марте 2020 года на конец периода, представлены на Рисунке 17.

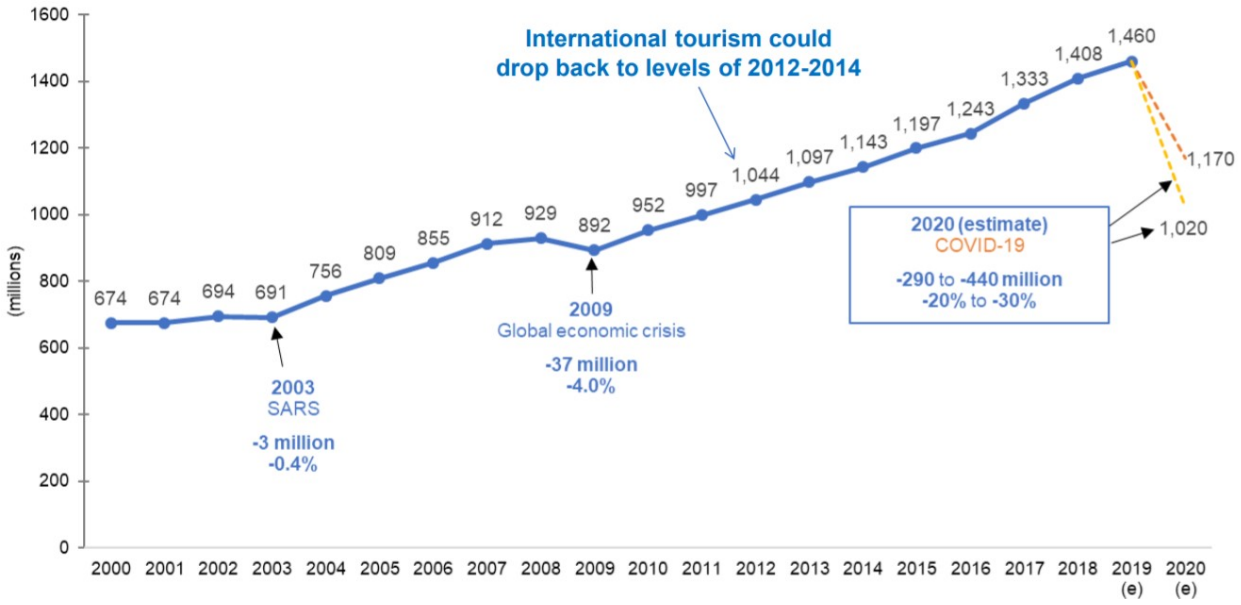



Рисунок 17 – Количество международных туристических прибытий за период с 2000 по 2020 год

*Источник:* UNWTO. Impact assessment of the COVID-19 outbreak on international tourism (https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2020-03/24-03Coronavirus.pdf).

Среди шоков, выступивших сдерживающим фактором развития туризма, можно выделить мировой экономический кризис 2008–2009 годов, а также распространение инфекционных заболеваний в форме эпидемий и пандемий (вирус SARS в 2003 году, COVID-19 в 2020 году). Данные, представленные на Рисунке 17, демонстрируют, что несмотря на негативное влияние перечисленных факторов, сфера международного туризма демонстрирует способность к быстрому восстановлению и возобновлению роста. Так, с 2000 года количество международных прибытий выросло в 1,2 раза, а с 2009 года увеличилось на 64%.

Тем не менее эксперты отмечают, что текущий кризис туризма, вызванный пандемией коронавируса, будет иметь гораздо более затяжной характер и существенное влияние. Так, вклад туризма в мировой ВВП в 2019 году составлял 10,4%, а в 2020 году он сократился почти в 2 раза (в 2020 году доля туризма в мировом ВВП составила 5,5%) [115].

Среди факторов, определяющих развитие международного туризма, можно отметить общий рост численности мирового населения, тотальную глобализацию и усиление международных коммуникаций, а также рост среднего дохода на душу населения и качества жизни в развитых и развивающихся странах. Темп прироста ВВП на душу населения за период с 1982 по 2020 год представлен на Рисунке 18.

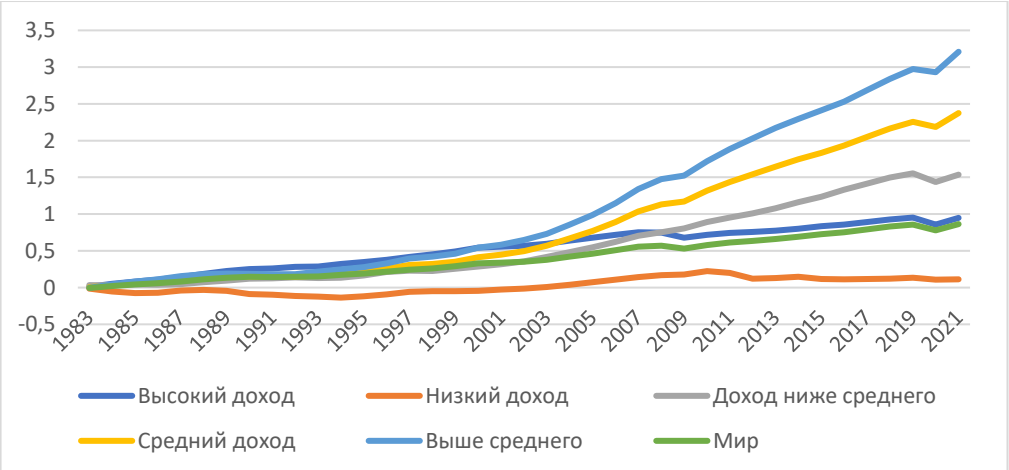



Рисунок 18 – Темп прироста ВВП на душу населения за период с 1983 по 2021 год (в мире и в разрезе группировки стран по уровню дохода)

*Источник:* база данных Всемирного банка.

Данные Рисунка 18 демонстрируют, что мировой ВВП на душу населения в долгосрочной перспективе стабильно растет. Необходимо отметить, что ВВП на душу населения демонстрирует рост, несмотря на существенное увеличение самой численности населения. Таким образом, рост совокупного благосостояния населения стимулирует развитие туристической отрасли.

Изменение уровня ВВП на душу населения происходит неравномерно и отличается в зависимости от классификации стран по уровню дохода. Так, наиболее существенный рост на рассматриваемом периоде продемонстрировали страны с доходом выше среднего, средним и ниже среднего. При этом реальный ВВП стран, относимых к категории стран с низким доходом на душу населения, долгое время снижался и начал постепенно расти лишь начиная с 2005 года. Неравномерный рост благосостояния населения в ближайшей перспективе будет определять ключевые направления туристических потоков.

Общие тенденции, формирующиеся в рамках туристической отрасли, и их связь с рынком гражданского судостроения особенно хорошо просматриваются на примере развития сферы морских круизов. Динамика числа пассажиров круизных лайнеров в мире за период с 2009 по 2019 год и прогноз на 2020 год представлена на Рисунке 19.

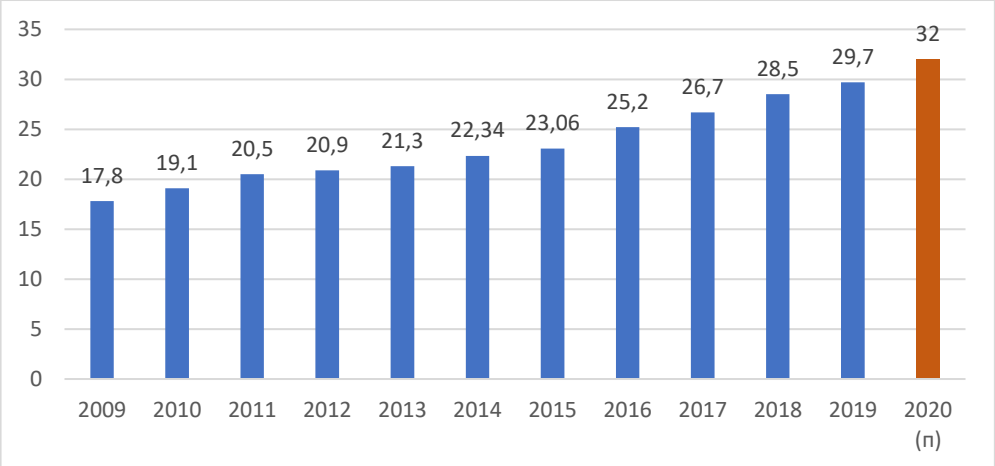



Рисунок 19 – Динамика количества пассажиров круизных лайнеров за период с 2009 по 2020 год

*Источник:* State of the Cruise Industry Outlook 2020, State of the Cruise Industry Outlook 2021 [107, 108].

Представленная диаграмма демонстрирует, что в последние 10 лет индустрия морского круизного отдыха демонстрировала постоянный рост. В 2019 году общее количество пассажиров круизных лайнеров было уже в 1,7 раза больше значения аналогичного показателя в начале десятилетия. В прогноз 2020 года был заложен очередной рост количества пассажиров в размере 7,7%. Несмотря на то, что данный прогноз не был реализован в связи с пандемией коронавируса, ожидаемые значения индикатора подтверждают перспективы повышения спроса на пассажирские суда.

*Зависимость отрасли гражданского судостроения от энергетической отрасли*

Существенную долю гражданских судов составляют суда, предназначенные для перевозки природных ресурсов, служащих источниками энергии. По данным ЮНКТАД, в 2020 году 29% мирового флота составляли нефтяные танкеры, 4% – газовозы. Количество сухогрузов достигает 43% от общего числа судов, при этом часть из них используется для транспортировки угля [103]. Подобная структура флота определяет высокую зависимость гражданского судостроения от энергетической отрасли и тенденций, формирующихся в ней.

Энергетическая повестка приобрела острую актуальность в последние пару лет. В частности, роль газа как наиболее экологически чистого и доступного топлива в мировом энергетическом балансе постоянно растет. По данным Форума стран – экспортеров газа (ФСЭГ), доля природного газа в структуре мирового энергобаланса к 2050 году вырастет до 28% (по сравнению с 23% в 2019 году), в то время как доля нефти и угля снизится до 27% и 16% соответственно (по сравнению с 32% и 26% в 2019 году соответственно). Прогноз структуры мирового энергетического баланса представлен в Таблице 24.

Растущий уровень потребления натурального газа в энергоснабжении, промышленности и транспортном секторе усилит позицию данного ресурса во всех регионах. К 2025 году газ обгонит уголь по уровню потребления, а к 2047 году станет основным источником энергии в мире. Нефть, по прогнозу, до конца 2030-х – начала 2040-х годов будет демонстрировать рост, что в том числе будет обусловлено увеличением потребности в углеводородных ресурсах со стороны

Китая, Индии (Таблица 25) и других развивающихся стран с растущим населением и высокими темпами роста экономики. В ближайшей перспективе углеводороды сохранят доминирующую роль в мировом энергобалансе.

Таблица 24 – Прогноз изменения структуры мирового энергетического баланса к 2050 году

| **Источник** | **Структура мирового спроса на источники энергии** | | | |
|---|---|---|---|---|
| | **2019** | | **2050** | |
| | **млн тонн в нефтяном эквиваленте** | **%** | **млн тонн в нефтяном эквиваленте** | **%** |
| Природный газ | 3370 | 22,97 | 5060 | 27,81 |
| Нефть | 4728 | 32,23 | 4890 | 26,88 |
| Уголь | 3844 | 26,20 | 2980 | 16,38 |
| Атомная энергия | 733 | 5,00 | 928 | 5,10 |
| Гидроэнергия | 372 | 2,54 | 505 | 2,78 |
| ВИЭ | 329 | 2,24 | 1858 | 10,21 |
| Биоэнергия | 1295 | 8,83 | 1974 | 10,85 |
| Всего | 14671 | 100 | 18195 | 100 |

*Источник*: Global Gas Outlook 2050. Synopsis (https://www.gecf.org/_resources/files/events/gecf-to-unveil-latest-edition-of-flagship-publication-global-gas-outlook-2050/2020-edition-of-the-gecf-global-gas-outlook-2050.pdf) [99].

Таблица 25 – Прогноз спроса на первичную энергию в Китае и Индии по видам топлива, 2019–2045 гг.

| **Источник, млн баррелей в сутки** | **Китай** | | | | **Индия** | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | **2025** | **2035** | **2045** | **2019** | **2025** | **2035** | **2045** |
| Нефть | 12,50 | 13,60 | 15,00 | 15,70 | 4,70 | 5,70 | 8,30 | 10,70 |
| Уголь | 40,30 | 40,10 | 37,90 | 34,30 | 8,60 | 9,90 | 13,60 | 16,60 |
| Природный газ | 5,00 | 6,60 | 9,20 | 10,50 | 1,10 | 1,40 | 2,40 | 3,20 |
| Атомная энергия | 1,70 | 3,00 | 4,60 | 6,50 | 0,30 | 0,40 | 0,80 | 1,20 |
| Гидроэнергия | 2,10 | 2,30 | 2,60 | 2,90 | 0,30 | 0,30 | 0,50 | 0,60 |
| Биомасса | 2,40 | 2,80 | 3,60 | 4,10 | 3,80 | 4,00 | 4,20 | 4,20 |
| Другие ВИЭ | 1,70 | 3,20 | 5,60 | 8,30 | 0,20 | 0,50 | 1,40 | 2,30 |
| Всего | 65,60 | 71,50 | 78,60 | 82,30 | 18,90 | 22,20 | 31,10 | 38,80 |

*Источник:* World Oil Outlook 2020, ОПЕК.

Прогноз спроса на первичную энергию в Китае демонстрирует, что до 2045 года потребление нефти будет стабильно расти, хотя темпы роста в период с 2035 по 2045 год начнут снижаться. Одновременно будут расти и объемы потребления иных источников энергии, за исключением угля, объемы потребления которого к 2045 году будут сокращены до 34,3 млн баррелей в сутки. Аналогичные тенденции будут наблюдаться и в Индии, хотя темпы роста потребления нефти в рассматриваемой стране будут существенно выше. Кроме того, в отличие от Китая будут стремительно наращиваться и темпы потребления угля (в ближайшие 25 лет объемы потребления увеличатся, по прогнозу, почти в 2 раза).

Несмотря на ситуацию в Китае и Индии, после 2040 года мировое потребление нефти постепенно начнет снижаться. Данный тренд будет обусловлен технологическими достижениями транспортного сектора, ростом влияния альтернативных источников энергии, увеличением потребления натурального газа и падением спроса в отрасли энергоснабжения.

Прогноз структуры потребления энергетических ресурсов в сценарии быстрого отказа от невозобновляемых источников энергии на 2030 и 2050 годы для отдельных стран и регионов проиллюстрирован Рисунком 20.

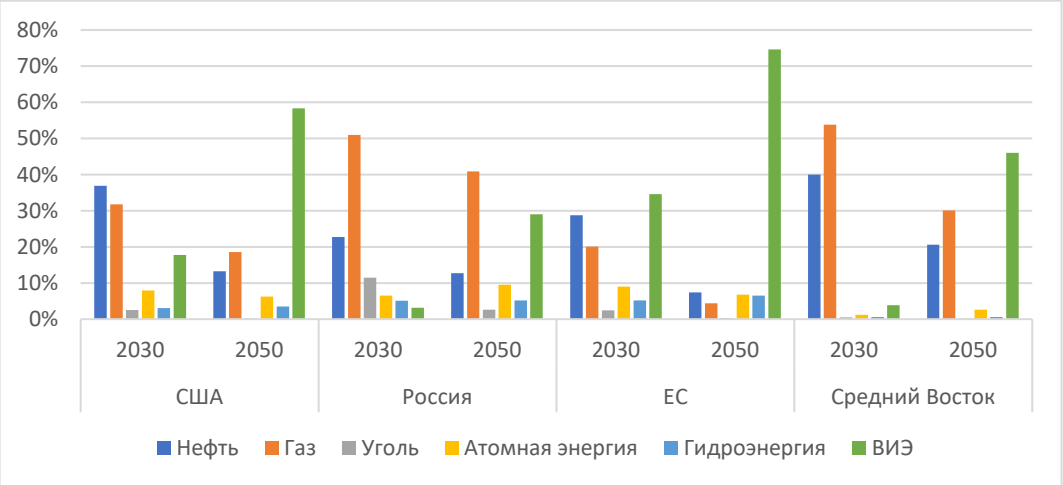



Рисунок 20 – Прогноз структуры потребления энергетических ресурсов по странам и регионам

*Источник:* BP Energy Outlook 2022 (https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook/energy-outlook-downloads.html) [98].

Сценарий быстрого отказа от невозобновляемых источников энергии, разработанный компанией British Petroleum, предусматривает реализацию ряда политических и отраслевых мер, направленных на значительное увеличение цен на выбросы углерода, что в перспективе должно стимулировать переход к использованию экологически чистых источников энергии. Разработанный сценарий предполагает, что в случае его реализации к 2050 году большинство стран существенно сократят потребление нефти в пользу возобновляемых источников энергии. В России данный переход, по прогнозу, будет сопровождаться усилением роли атомной и гидроэнергетики. Альтернативные сценарии предполагают еще более быстрый переход к возобновляемым источникам энергии, сопровождающийся радикальным изменением общественных устоев и привычек, или сохранение привычных темпов потребления ресурсов промышленными производствами, которое приведет к глобальной экологической катастрофе. Необходимо отметить, что данные прогноза могут измениться в связи с меняющейся геополитической ситуацией и введением эмбарго на поставку углеводородного сырья между странами.

Изменение структуры источников потребляемой энергии окажет влияние на структуру спроса не только на гражданские суда, предназначенные для транспортировки ресурсов. Сокращение добычи невозобновляемых источников энергии ограничит использование судов, вовлеченных в разработку органических полезных ископаемых в морях и океанах, на шельфовых месторождениях. Одновременное усиление роли возобновляемых источников энергии будет способствовать формированию спроса на объекты морской техники и новые типы судов, предназначенных для обеспечения жизненного цикла подобных объектов. Статистика развития возобновляемых источников энергии за последние 10 лет в региональном разрезе представлена в Таблице 26.

Таким образом, глобальные изменения, ожидаемые в энергетической отрасли, окажутся значимым фактором, обуславливающим развитие гражданского судостроения.

Таблица 26 – Динамика производственного потенциала возобновляемых источников энергии в региональном разрезе

| **Регион** | **Производственный потенциал ВИЭ, в тыс. мегаватт** | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** |
| Всего в мире | 1329,9 | 1442,8 | 1564,3 | 1694,1 | 1847,3 | 2010,0 | 2180,4 | 2358,7 | 2538,4 | 2799,1 |
| По регионам: | | | | | | | | | | |
| Африка | 27,7 | 28,7 | 30,9 | 32,9 | 35,2 | 37,9 | 43,4 | 48,7 | 51,1 | 53,7 |
| Азия | 433,5 | 478,6 | 551,9 | 628,6 | 717,2 | 809,3 | 915,1 | 1023,7 | 1118,7 | 1286,3 |
| Центральная Америка и Карибский регион | 8,6 | 9,5 | 9,8 | 10,5 | 11,8 | 13,4 | 14,2 | 14,9 | 16,0 | 16,3 |
| Евразия* | 71,5 | 76,7 | 80,9 | 84,3 | 88,1 | 91,2 | 96,2 | 100,3 | 104,0 | 110,2 |
| Европа | 360,9 | 395,2 | 419,9 | 440,8 | 465,1 | 488,6 | 512,9 | 537,6 | 575,2 | 609,5 |
| Центральный восток | 12,6 | 13,2 | 14,1 | 15,6 | 16,9 | 17,8 | 18,8 | 20,3 | 23,0 | 24,2 |
| Северная Америка | 242,9 | 262,8 | 272,0 | 285,8 | 307,7 | 331,2 | 348,6 | 369,0 | 389,6 | 421,7 |
| Австралия и Океания | 20,2 | 22,2 | 23,7 | 25,2 | 26,4 | 27,3 | 28,6 | 31,0 | 37,2 | 44,1 |
| Южная Америка | 152,0 | 156,0 | 161,2 | 170,3 | 178,8 | 193,4 | 202,7 | 213,3 | 223,6 | 233,0 |
| * к Евразии относятся страны, занимающие пограничное положение между Европой и Азией (Армения, Азербайджан, Россия, Турция, Грузия) | | | | | | | | | | |

*Источник:* Renewable Capacity Statistics 2021, IRENA (https://www.irena.org/publications/2021/March/Renewable-Capacity-Statistics-2021) [102].

*Рост цен на топливо и сталь*

Сталь является наиболее распространенным материалом, используемым в судостроении. В связи с этим изменение цен на сталь является одним из определяющих факторов в развитии гражданского судостроения. Динамика цен на сталь за последние 5 лет представлена на Рисунке 21.

В течение первой половины 2020 года спрос на сталь снижался быстрее, чем предложение. Это привело к падению цен до 430 долл. США за 1 тонну во II квартале 2020 года. По мере постепенного снятия ограничений во второй половине 2020 года спрос восстановился опережающими темпами, что привело к существенному росту цен. В мае 2021 года цена достигла своего максимума – 1092,5 доллара за 1 тонну стали. После прохождения данной точки цены постепенно стали снижаться. Согласно прогнозам Инвестиционного банка «Синара», в 2022–2023 гг. цены на сталь окажутся на уровне 750 и 700 долларов США / тонна. Сформировавшийся тренд на динамику цены на сталь обуславливает перспективу роста себестоимости продукции судостроения, что будет сдерживать развитие отрасли гражданского судостроения в России.




Рисунок 21 – Динамика цен фьючерсных контрактов на сталь за период с 2017 по 2021 год в долларах США за 1 тонну

*Источник:* www.metallplace.ru [119].

Схожая тенденция наблюдается в части изменения цен на судовое топливо. Цены судового топлива находятся в прямой зависимости от изменения котировок нефти. Среднемесячные значения цены на нефть за последние два года представлены на Рисунке 22.

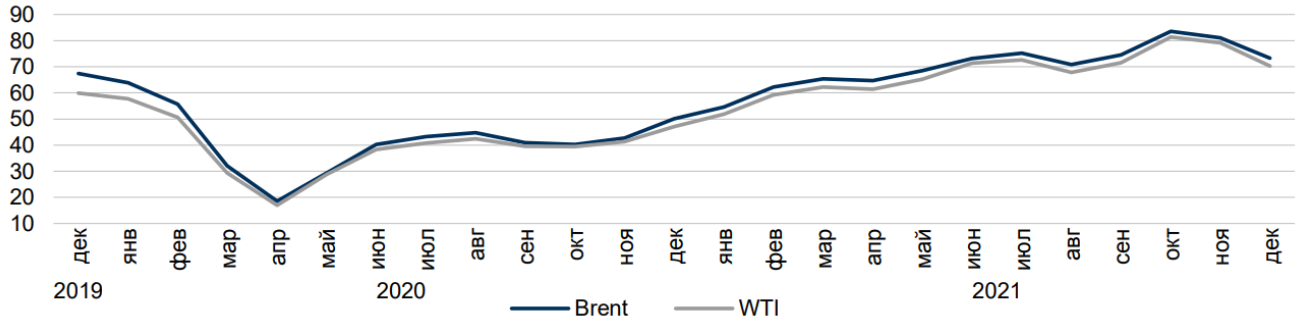



Рисунок 22 – Среднемесячные цены на нефть WTI и Brent (долл./барр.)

*Источник:* Энергетический бюллетень. Декабрь 2021. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации.

По прогнозу Банка России, средняя цена нефти марки Urals в 2022 году составит 80 долларов за баррель, в 2023 году – 70 долларов за баррель, в 2024 году – 60 долларов за баррель.

Дополнительным фактором воздействия стало введение новых требований Международной морской ассоциации, которая обусловила переход отрасли на использование малосернистого топлива (с содержанием серы не более 0,5%). В результате данного нововведения в 2020 году происходили существенные колебания спроса на бункерное топливо, трансформировался баланс спроса и предложения, что отразилось на динамике цен. Как отмечается в докладе ОПЕК World Oil Outlook, судоходная отрасль находится на перекрестке технологий в поисках альтернативных видов топлива.

Прогнозируется, что рынок сжиженного природного газа в качестве судового топлива к 2025 году достигнет 10 млн т/год. Таким образом, судоходная отрасль окажется в том числе зависимой от динамики цен природного газа, что в условиях

текущего энергетического кризиса может привести к существенному росту затрат (Рисунок 23). Так, 21.12.2021 стоимость газа в Европе впервые превысила 2 тыс. долларов за тысячу кубометров. Предыдущий рекорд был зарегистрирован в октябре на уровне 1,9 тыс. долларов за тысячу кубометров.

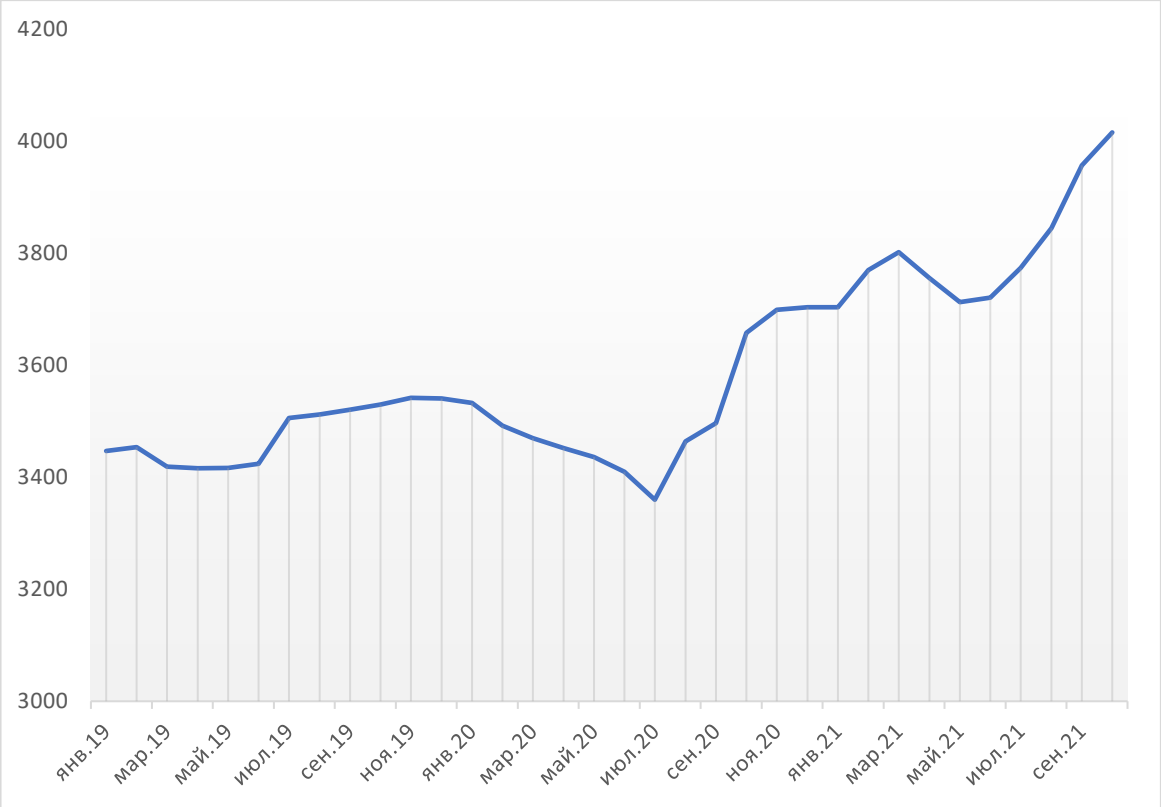



Рисунок 23 – Динамика биржевого индекса цен природного газа за период с января 2019 по сентябрь 2021

*Источник:* https://spimex.com/markets/gas/indexes/exchange/ [125].

Согласно отчету компании Alto Consulting Group, на протяжении последних трех лет в России наблюдается спад производства судового топлива. В период 2017–2020 гг. средние цены производителей на судовое топливо упали на 10,6% с 15 тыс. рублей за тонну до 13,4 тыс. рублей за тонну.

*Финансовая устойчивость и инвестиционная привлекательность судостроительных компаний*

Особенности производства определяют специфику финансового управления судостроительных компаний и возможности обеспечения их финансовой устойчивости. К числу подобных особенностей можно отнести длительный и материалоемкий цикл производства, энергоемкость, высокую себестоимость производимой продукции, зависимость судостроительных компаний от заемного финансирования, значительную потребность в денежных средствах на этапе подготовки производства к постройке судна и на начальных этапах осуществления строительства, высокий уровень долгосрочной дебиторской и кредиторской задолженности, возможность появления кассовых разрывов при реализации гособоронзаказов.

В России низкая рентабельность капитала связана также с высокой долей государственного участия в капитале и выполнением большого количества государственных контрактов, а также превышением реальной себестоимости продукции над плановой, возникающей в результате воздействия макроэкономических факторов. Привлечение кредитных ресурсов сопряжено с существенными затратами и ограничено в условиях отсутствия доступа к иностранному капиталу (действие антироссийских санкций). Зачастую сроки предоставления кредитов не соответствуют длительному производственному циклу. Дополнительным бременем выступает также высокий уровень налогообложения и таможенные сборы на импортируемое судовое комплектующее оборудование.

В мае 2021 года российские судостроители обратились к президенту с просьбой о законодательном изменении схемы расчета прибыли предприятий в рамках выполнения гособоронзаказа. Согласно представленным в обращении данным, в результате изменения в 2015 году расчета себестоимости продукции и прибыли от производства и поставок прибыльность предприятий сократилась в 3–5 раз (с 15–18% в 2015 году до максимум 3–5% от полной себестоимости продукции на текущий момент). С учетом сложившегося уровня процентных ставок по кредитам вся получаемая прибыль уходит на обслуживание долга, что приводит к высокому уровню закредитованности предприятий. Инициаторы изменений

предлагают увеличить норму прибыли до 20%, что позволит направлять ее на развитие гражданского судостроения и реализацию мероприятий в рамках программы импортозамещения [141].

В рамках Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года отмечается, что к настоящему моменту в отрасли образовалась высокая накопленная кредитная нагрузка. В промышленном секторе судостроения коэффициент долговой нагрузки составил около 4, в научном секторе – 1,5. При этом для нормальной хозяйственной деятельности организации значение этого коэффициента не должно превышать 2.

Большое количество судостроительных компаний в подобных условиях вынуждены признавать банкротство. Так, в апреле 2021 года банкротом был признан Донской судостроительно-судоремонтный завод (совокупная сумма долгов составляет почти 3,9 млрд рублей). В августе 2021 года финансовую несостоятельность признало АО «Костромская верфь», а в сентябре 2021 года – ООО «Дальневосточные верфи». Некоторым компаниям удается избежать банкротства только на основании государственной поддержки (пример – ПАО «Амурский судостроительный завод», которое попало под мораторий на банкротство системообразующих предприятий в исключительных случаях).

В рамках рэнкинга информационного агентства Credinform был проведен анализ российских судостроительных компаний по значению показателя коэффициента чистой прибыли (отношение чистой прибыли/убытка к выручке от реализации). Информация о финансовых результатах компаний, попавших в топ-10 рейтинга, представлены в Таблице 27.

Зеленым цветом в таблице отмечены значения показателей, показавших рост в сравнении с предыдущим периодом; красным цветом – снижение. Можно заметить, что среднеотраслевые значения по всем анализируемым показателям продемонстрировали снижение как в 2019, так и в 2020 году.

Приведенные данные подтверждают низкий уровень финансовой устойчивости компаний судостроительной отрасли и их неспособность обеспечивать свою деятельность собственными средствами.

Несмотря на перечисленные сложности в части обеспечения финансовой устойчивости судостроительных компаний, в литературе отмечается, что себестоимость производства гражданской продукции оказывается, как правило, ниже себестоимости военных заказов. В связи с этим увеличение объемов производства гражданской продукции частично позволяет компаниям компенсировать убытки, получаемые в результате выполнения оборонных заказов [48].

Таблица 27 – Чистая прибыль, выручка, коэффициент чистой прибыли российских судостроительных компаний в 2019–2020 гг.

| **Наименование компании** | **Выручка, млн руб.** | | **Чистая прибыль (убыток), млн руб.** | | **Коэффициент чистой прибыли, %** | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2019** | **2020** | **2019** | **2020** | **2019** | **2020** |
| АО «Окская судоверфь» | 9066,6 | 9214,5 | 1880,0 | 866,6 | 20,74 | 9,4 |
| ПАО «Завод Красное Сормово» | 11763,6 | 11709,2 | 708,9 | 1019,7 | 6,03 | 8,71 |
| АО «Объединенная судостроительная корпорация» | 68832,0 | 85665,0 | 509,7 | 1501,2 | 0,74 | 1,75 |
| ПАО «Средне-Невский судостроительный завод» | 10459,0 | 11137,5 | 952,4 | 189,3 | 9,11 | 1,7 |
| ПАО «Судостроительный завод «Северная верфь» | 20736,6 | 14929,5 | -534,5 | 173,4 | -2,58 | 1,16 |
| АО Пелла | 13554,3 | 10990,4 | 29,6 | -1119,8 | 0,22 | -10,19 |
| АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» | 9332,1 | 11288,7 | -2757,7 | -1723,1 | -29,55 | -15,26 |
| ПАО «Амурский судостроительный завод» | 13675,9 | 16850,6 | -2131,2 | -4503,3 | -15,58 | -26,72 |
| ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» | 4994,2 | 11061,5 | -3990,9 | -4154,0 | -79,91 | -37,55 |
| АО «Балтийский завод» | 20654,3 | 18929,8 | -6444,2 | -7878,8 | -31,2 | -41,62 |
| Среднее значение по ТОП-10 | 18306,9 | 20177,7 | -1177,8 | -1562,9 | -12,2 | -10,86 |
| Среднее отраслевое значение | 386,6 | 270,2 | -10,2 | -18,1 | -2,64 | -6,71 |

*Источник:* Компания Credinform, Информационно-аналитическая система Глобас (https://credinform.ru/ru-RU/Publications/Article/3ba764545a19).

Проблемой российских судостроительных компаний выступает также износ оборудования, применение устаревших разработок и низкий технологический уровень, что существенно снижает конкурентоспособность российских верфей и в перспективе может найти отражение в рамках финансовых показателей. Так, доля активной части обновленных и новых основных производственных фондов в 2020 году составила лишь 10%. Следует отметить, что Стратегией развития судостроительной промышленности до 2035 года заложена задача удвоения количества новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличение объема судоремонта в 2 раза до 144 млрд рублей в 2035 году (72 млрд рублей в 2019 году).

Возможности развития судостроительных компаний ограничены не только их собственными финансовыми возможностями, но и экономическим состоянием потенциальных заказчиков, которые в рамках отдельных категорий судов могут профинансировать не более 10 процентов совокупной потребности [4].

В целях повышения эффективности планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечения их финансовой устойчивости государством запланировано постепенное снижение объемов государственных инвестиций в отрасль начиная с 2023 года. Одновременно ожидается существенный рост объемов ассигнований организаций судостроительной отрасли из собственных средств на научные исследования и разработки (Таблица 28).

Таблица 28 – Планируемые индикаторы достижения целей Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

| **Индикатор (показатель)** | **Период** | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | **2021** | **2022** | **2025** | **2030** | **2035** |
| Объем ассигнований организаций судостроительной отрасли из собственных средств на научные исследования и разработки (по отношению к 2018 году, %) | 109 | 111 | 118 | 140 | 188 |
| Объем государственных инвестиций в основной капитал организаций | 116 | 127 | 96 | 73 | 49 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| судостроительной отрасли (по отношению к 2018 году, %) | | | | | |

*Источник:* Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. (http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S-7.pdf) [4].

Несмотря на обозначенные планы и действующую программу субсидирования кредитов, проблема привлечения финансирования, а также рисков наступления финансовой несостоятельности российских судостроительных компаний по-прежнему остается актуальной.

*Меры отраслевой государственной поддержки*

Значимым фактором в части перспектив развития рынка гражданского судостроения выступает оказание мер государственной поддержки. В мировой практике используются различные механизмы стимулирования развития судостроительной отрасли: освобождение от налогов доходов, полученных от судоходной деятельности (Малайзия), предоставление экспортного кредитования и субсидий в рыболовной отрасли (Китай), осуществление инвестиционной поддержки и предоставление гарантий под финансирование приобретения судов (Южная Корея), субсидирование кредитных ставок для немецких верфей (Германия).

Согласно информации Минпромторга России, в России реализуется целый комплекс мер по обеспечению государственной поддержки приобретения (строительства) гражданских судов в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».

Одной из мер является предоставление субсидий российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития «ВЭБ. РФ» в 2009–2023 годах, а также на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2009–2023 годах с российскими лизинговыми

компаниями, на приобретение гражданских судов в рамках Постановления Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383.

На вышеуказанные субсидии Федеральным законом от 06.12.2021 № 390-ФЗ «О федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» предусмотрены бюджетные ассигнования в 2022–2024 гг. по 3,5 млрд руб. ежегодно.

В настоящее время субсидируется 116 судов, при этом уже завершено субсидирование 38 судов различного класса (в том числе: 6 судов на воздушной подушке, 3 буксира, 3 пассажирских колесных судна, 3 танкера проекта 19614, 2 танкера проекта 52, 10 сухогрузов проекта RSD 44, нефтеналивное судно проекта 52 «СИГ», 3 несамоходных понтона, пассажирское судно проекта PV08, 2 танкера проекта RST 27, 2 буксира проекта 81 и 2 сухогрузных баржи проекта 82).

Кроме того, Минпромторг России реализует меру государственной поддержки в виде предоставления судового утилизационного гранта. Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на строительство новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 27.04.2017 № 502. На данные меры Закон о бюджете предусматривает бюджетные ассигнования в 2022–2024 годах по 0,5 млрд руб. ежегодно. С начала действия данной меры судовой утилизационный грант предоставлен на строительство 22 судов, объем предоставленных мер поддержки составил более 1,5 млрд руб.

В целях поддержки строительства маломерных и среднетоннажных судов на отечественных верфях для рыболовства реализуется Постановление Правительства Российской Федерации от 27.12.2019 № 1917 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на строительство судов рыбопромыслового флота».

Субсидии предоставляются судовладельцам – заказчикам строительства на российских верфях новых маломерных и среднетоннажных судов рыбопромыслового флота. Применение указанной меры государственной

поддержки позволит привлечь инвестиции в судостроительную и рыбохозяйственную отрасль, повысит безопасность осуществления рыболовства и экологичность мореплавания судов. Данный вид государственной поддержки предусматривает предоставление субсидий судовладельцам на возмещение 30% капитальных затрат при строительстве рыбопромыслового судна, но не более предельной стоимости, указанной в постановлении. Бюджетные ассигнования составляют в 2022–2024 годах по 0,32 млрд руб. ежегодно. С начала действия данной меры субсидии предоставлены на строительство трех судов, объем предоставленных мер поддержки составил 0,08 млрд руб.

Другой мерой является реализуемая лизинговыми компаниями Программа лизинга морских и речных гражданских судов. В рамках действия данной лизинговой Программы предоставлено 52,44 млрд рублей на строительство 158 судов (из них 30,57 млрд руб. предоставлены ПАО «ГТЛК»). Для реализации лизинговых проектов используется схема финансирования, когда лизинговые компании заключают соответствующие договоры лизинга и судостроительные контракты с судовладельцами и верфями на строительство гражданских судов на льготных условиях. На реализацию лизинговых проектов в 2022–2024 годах финансирование не предусмотрено.

В части строительства крупнотоннажных судов утверждено Постановление Правительства Российской Федерации от 04.12.2019 № 1584 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов». Федеральным законом о бюджете на данные цели утверждены объемы финансирования в 2022 г. – 12,05 млрд руб.; в 2023 г. – 11,94 млрд руб. и в 2024 г. – 11,94 млрд руб.

В соответствии с утвержденными Правилами осуществляется оказание с 2020 года ООО «ССК «Звезда» меры государственной поддержки на строительство 15 судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ 2» и 3 судов-продуктовозов типа «MR» на газомоторном топливе. Осуществляется субсидирование строительства судов-газовозов для проекта «Арктик СПГ 2» в объеме до 20% стоимости

строительства, указанной в контракте, а также танкеров-продуктовозов в объеме до 25% стоимости строительства, указанной в контракте. Объем господдержки должен покрывать разницу между фактической (на ССК «Звезда») и контрактной (мировая цена) стоимостью строительства крупнотоннажного судна.

Субсидии предоставляются «авансом» в несколько этапов, привязанных к достижению ключевых событий, возникающих в процессе строительства. Фактический размер субсидии не может превышать предельный размер субсидии на единицу произведенной техники, указанный в Правилах.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.03.2018 г. № 253 утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, привлеченным для реализации проектов по созданию судостроительных комплексов. Субсидии предоставляются в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» на компенсацию части затрат, связанных с уплатой процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и государственной корпорации «ВЭБ. РФ», в том числе на создание судостроительного комплекса «Звезда». Бюджетные ассигнования составляют в 2022–2024 гг. по 0,72 млрд руб. ежегодно.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29.07.2020 г. № 1138 утверждены Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на строительство судов рыбопромыслового флота на верфях Дальневосточного федерального округа, предусмотренных договором о закреплении и предоставлении доли квоты добычи (вылова) крабов, предоставленной в инвестиционных целях в области рыболовства, для осуществления промышленного рыболовства и (или) прибрежного рыболовства.

Новая мера государственной поддержки предусматривает предоставление субсидий российским организациям на возмещение 20% затрат на строительство судна рыбопромыслового флота на верфях Дальневосточного федерального

округа, но не более 340 млн рублей. Субсидия предоставляется по завершении строительства судна-краболова. Бюджетные ассигнования не предусмотрены.

Помимо этого, Законом о бюджете предусмотрены субсидии российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях в объеме по 150,0 млн руб. ежегодно. Субсидии предоставляет Росморречфлот.

С целью снижения финансовой нагрузки на оператора пассажирских перевозок утверждены Постановлением РФ от 17.12.2018 № 1576 «Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях», в рамках которых осуществляется предоставление указанной меры господдержки. Бюджетные ассигнования составляют в 2022–2024 гг. по 0,15 млрд руб. ежегодно.

Реализуемая налогово-бюджетная (фискальная) политика позволяет организациям отрасли рассчитывать на продолжение реализации действующих мер государственной поддержки, а также совершенствование налогового и таможенно-тарифного регулирования, в том числе в части реализации решения о применении нулевой ставки НДС в случае заключения специальных инвестиционных контрактов (СПИК) организациями, осуществляющими работы по обслуживанию и ремонту гражданских судов, и применения тарифной льготы в виде освобождения от уплаты ввозной таможенной пошлины в отношении технологического оборудования, комплектующих и запасных частей к нему, сырья и материалов, ввозимых для исключительного использования на территории Российской Федерации в рамках реализации инвестиционных проектов, соответствующих приоритетному виду деятельности Российской Федерации.

Объем совокупных расходов на финансирование судостроительной отрасли в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие

судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» представлен на Рисунке 24.

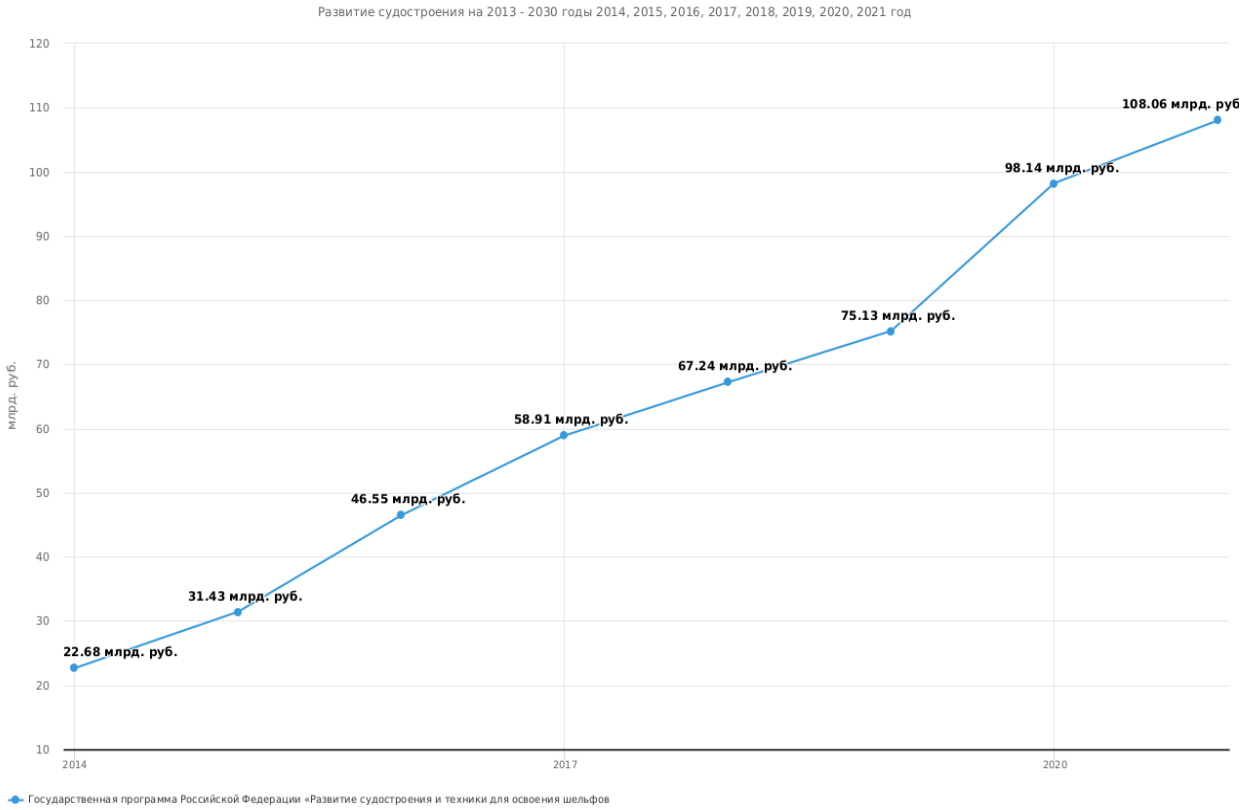



Рисунок 24 – Фактические расходы по государственной программе Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы»

*Источник:* Минпромторг России.

Согласно данным ФГУП «Крыловский государственный научный центр», на июль 2022 года в рамках государственной программы выполнено (выполняется) 166 работ (31 НИР, 123 ОКР, 12 услуг) с общим объемом финансирования 32 686 млн руб. Среди данных работ 56 научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с общим объемом финансирования 13 955 млн руб., в той или иной степени направленных на снижение импортозависимости.

В части импортозамещения судового комплектующего оборудования проведена работа с производителями: обобщены предложения основных

судостроительных предприятий, ведущих научно-исследовательских институтов отрасли, организаций из смежных отраслей промышленности, имеющих необходимые производственные мощности, а также компетенции в создании оборудования и его локализации на территории Российской Федерации. Также специалистами определены наиболее важные позиции общесудового, рыбодобывающего и рыбоперерабатывающего, а также специального оборудования для различных типов судов. В результате сбора анализа и детального обсуждения информации участниками судостроительного сообщества и эксплуатирующих флот компаний составлен перечень судового комплектующего оборудования, включающий в себя более 60 актуальных направлений работ. Реализация работ по указанному перечню ведется в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 20 октября 2022 г. № 1872 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования». На сегодняшний день ведутся конкурсные процедуры для определения победителей. Российским предприятиям будет предоставлена субсидия, позволяющая компенсировать до 80 процентов затрат на реализацию комплексного проекта, включающего в себя серийный выпуск продукции.

Кроме того, в проекте федерального закона «О федеральном бюджете на 2023 год и на плановый период 2024 и 2025 годов» Минфином России заложены средства в объеме 15 млрд рублей, которые будут направлены на продолжение реализации данной меры поддержки.

Как видно, расходы на поддержание развития судостроительной отрасли в России постоянно растут. Кроме того, была принята Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года, Транспортная стратегия РФ до 2030 года, которые также существенно ориентированы на реализацию мероприятий по стимулированию гражданского судостроения.

Дополнительной инициативой, направленной на поддержание судостроительной отрасли, выступает стимулирование и развитие проектов, реализуемых в форме государственно-частного партнерства (ГЧП). Необходимо понимать, что ГЧП не является напрямую механизмом государственной поддержки, а скорее выступает способом взаимодействия государства и частного бизнеса, предполагающим использование опыта и ресурсов частного сектора в процессе реализации социально значимых инфраструктурных проектов, традиционно реализуемых государством.

Среди обязательных характеристик ГЧП можно отметить долгосрочный характер реализации проектов, возможность распределения рисков между публичным и частными партнерами, обязательное участие частного партнера в финансировании социально значимых инфраструктурных объектов. Некоторые авторы утверждают, что отличительной характеристикой ГЧП является то, что конечным потребителем производимой продукции и оказываемых услуг в той или иной форме является государство – напрямую или в лице конечных пользователей в процессе эксплуатации проектов.

Механизм ГЧП может быть на практике реализован в различных формах и моделях в зависимости от схемы распределения ответственности и рисков между сторонами сделки. Отбор частного партнера для реализации ГЧП может осуществляться в двух формах: на основании конкурсного отбора или путем проведения прямых переговоров. Преимуществом конкурсного подхода является обеспечение конкуренции среди потенциальных партнеров, что стимулирует выдвижение наиболее качественных и предпочтительных условий реализации проекта. Прямые переговоры с потенциальным частным партнером допустимы и эффективны при реализации малых проектов, издержки на проведение конкурса для которых будут превышать их капиталоемкость; при наличии факторов, ограничивающих интерес со стороны иных инвесторов или возможность их участия; при наличии экстренной необходимости реализации и завершения проекта.

Ключевыми документами, регламентирующими возможность реализации ГЧП в судостроении, выступают:

- Федеральный закон «О концессионных соглашениях» от 21.07.2005 №115-ФЗ;
- Федеральный закон «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 13.07.2015 № 224-ФЗ.

Указанные документы в качестве потенциальных объектов соглашений рассматривают морские и речные порты, морские и речные суда, суда смешанного (река-море) плавания, суда, осуществляющие ледокольную проводку, гидрографическую, научно-исследовательскую деятельность, паромные переправы, плавучие и сухие доки, а также гидротехнические сооружения. Таким образом, принятая нормативно-правовая база регламентирует институциональную инфраструктуру для реализации ГЧП в сфере судостроения.

Концессионные соглашения выступают одной из наиболее распространенных и удобных форм реализации ГЧП, поскольку они предполагают передачу государственного или муниципального имущества в собственность частному партнеру для дальнейшей эксплуатации.

Несмотря на наличие большого числа преимуществ в реализации проектов в форме ГЧП и масштабного опыта осуществления подобных проектов в различных отраслях, число проектов ГЧП в судостроении сравнительно невелико.

Среди существующих инициатив использования механизмов ГЧП в судоходстве и судостроении можно отметить:

- завершенный проект по осуществлению морских пассажирских перевозок на территории Чукотского автономного округа (продолжительность проекта – 11 лет, общий объем финансирования – 13 млн рублей);
- соглашение Всероссийской ассоциации рыбопромышленников и Министерства промышленности и торговли России в области судостроения

и технического регулирования строительства судов рыбопромыслового флота в целях развития ГЧП в обновлении промыслового флота;

• соглашение об организации речных перевозок пассажиров на электросудах в 18 регионах России (потенциальный портфель проектов оценивается в 30 млрд рублей, из которых 20 млрд будет направлено на закупку подвижного состава, 10 млрд – на создание сопутствующей инфраструктуры).

Несмотря на наличие соглашений, инициатив и соответствующей нормативно-правовой базы, общая база государственно-частных проектов в настоящий момент не содержит ни одного проекта в сфере судостроения.

Среди потенциальных сфер использования механизма ГЧП в судостроении Е.Н. Ветрова отмечает:

• возможность интеграции финансового капитала со стороны государства и промышленного капитала со стороны судостроительных компаний (предоставление государством льгот на рынках кредитных ресурсов, снижение налогов инновационным фирмам и венчурным предприятиям);

• перспективы создания свободных экономических зон вокруг морских портов, которые оживят инвестиционную деятельность в морском транспорте, привлекут инвесторов к участию в ГЧП;

• необходимость развития ГЧП в строительстве судов для рыболовного флота, современной техники рыболовства;

• развитие ГЧП в сфере морского грузового и пассажирского транспорта;

• реализацию ГЧП в морской сфере в различных формах (в виде концессий, соглашений о разделе продукции, инвестиционных и риск-сервисных контрактов)[4].

20 октября 2022 года в Государственной Думе в числе мероприятий по поддержке судостроения была озвучена инициатива по усилению возможностей ГЧП, заключающаяся в докапитализации Фонда развития промышленности в части проектов в области судостроения. Среди прочих мероприятий поддержки были

[4] Ветрова Е. Н. Роль государственно-частного партнерства в повышении конкурентоспособности стратегических отраслей экономики России // Экономические науки. – 2011. – №. 77. – С. 138–142.

отмечены увеличение прямой государственной поддержки судостроения, а также использование механизма финансирования путем выпуска специальных облигаций, включаемых в ломбардный список Центробанка.

Одной из разновидностей сотрудничества государства и бизнеса в сфере судостроения может выступать формирование судостроительных кластеров, в рамках которых задачей государства становится формирование благоприятных условий, инновационной, промышленной, инжиниринговой инфраструктуры для успешного функционирования бизнеса. Положительный опыт формирования судостроительных кластеров в различных форматах имеется в таких странах, как Южная Корея, Норвегия, Финляндия. Формирование промышленных судостроительных кластеров предусматривает в том числе осуществление государственной поддержки в виде снижения фискальной нагрузки (ставок по налогу на прибыль, имущество организаций), субсидирование процентной ставки по кредитам, компенсацию части затрат на НИОКР, предоставление льготных займов.

*Влияние внешних шоков*

Внешними шоками в широком смысле понятия называют события, происходящие вне рассматриваемой системы и приводящие к позитивным или негативным изменениям внутри нее. За весь период существования современного российского государства национальная экономика подвергалась влиянию большого количества шоков. К числу ключевых кризисных событий последних лет, оказавших значительное влияние на отрасль гражданского судостроения, можно отнести:

- введение антироссийских санкций;
- влияние пандемии коронавируса.

*Антироссийские санкции*

Обострение российско-украинских отношений в марте 2014 года стало отправной точкой начала длительного периода внешнего давления со стороны США, Европейского союза и ряда других стран на Россию. В качестве основного

инструмента воздействия на руководство Российской Федерации и принимаемые им решения было избрано введение санкций экономического и политического характера. На рубеже 2021–2022 гг. санкции стали привычным инструментом урегулирования межгосударственных отношений и разногласий. Принятые антироссийские санкции затрагивают отдельных физических и юридических лиц, отрасли и государство в целом.

Влияние введенных санкций на отрасль гражданского судостроения можно рассматривать с различных позиций. С одной стороны, можно отметить аспекты прямого влияния санкций на организации, участвующие в процессе строительства судов. В частности, в июле 2014 года США ввели санкции против ряда судостроительных предприятий, входящих в АО «Объединенная судостроительная корпорация». Гражданам и компаниям США стало запрещено вступать с ними в коммерческие отношения [134]. Несмотря на то, что вводимые санкции в большей степени были нацелены на оборонный сектор, гражданское судостроение также почувствовало влияние. В результате были ограничены возможности привлечения в российскую судостроительную отрасль иностранных финансовых ресурсов, рынки сбыта и партнерские связи, возможности закупки сырья, материалов, судового комплектующего оборудования и запасных частей.

Помимо прямого влияния санкций можно отметить и их косвенное воздействие. Антироссийские санкции повлияли на ситуацию в национальной экономике и финансовой системе России. В санкционные списки попало большое количество банков, что косвенным образом также привело к сокращению объема доступного финансирования в виде кредитов и снизило инвестиционную привлекательность отечественных организаций с точки зрения привлечения иностранных инвестиций.

Рисунок 25 демонстрирует, что в 2014 году (год присоединения полуострова Крым к России) величина прямых иностранных инвестиций в России сократилась более чем в 3 раза, а в 2015 году достигла минимального значения за 10 лет (6,8 млрд долларов США). В последующие годы наблюдался рост объемов финансирования, привлекаемых из-за рубежа, однако общая величина прямых

иностранных инвестиций в российские банки и иные сектора не превышала 32,5 млрд долларов США. Кроме того, в отдельные годы под воздействием дополнительных кризисных факторов снова происходило резкое падение рассматриваемого показателя: в 2018 году величина прямых иностранных инвестиций оценивалась на уровне всего 8,8 млрд долларов США, в 2020 году – 8,6 млрд долларов США.

Несмотря на прямое и косвенное влияние антироссийских санкций, можно отметить и некоторое положительное воздействие вводимых ограничений на сектор гражданского судостроения. В частности, санкции стимулировали проведение политики импортозамещения в рамках рассматриваемого сектора, что способствовало развитию отечественного судостроения.




Рисунок 25 – Динамика прямых иностранных инвестиций в Россию, млрд долларов США

*Источник:* Банк России.

Эксперты по-разному оценивают успех реализации программы импортозамещения в отрасли судостроения. Тем не менее количество заказов на отечественных верфях постоянно увеличивается, что указывает на положительный эффект от реализуемой в России политики импортозамещения.

По данным Центрального научно-исследовательского института морского флота, согласно Транспортной стратегии на период до 2036 года, в России с 2020 по 2024 год запланировано строительство 157 судов общим дедвейтом 3,5 млн тонн, среди которых 36 морских судов, 95 судов река-море и 26 пассажирских судов. При этом в части морских судов на зарубежных верфях будет построено только 2 судна, совместное с иностранными верфями строительство запланировано для 3 объектов, на российских же верфях планируется строительство 31 судна. Данная статистика также подтверждает положительные тренды развития судостроения в части политики импортозамещения [112].

*Пандемия коронавируса*

Отрасль гражданского судостроения одновременно ощущает прямое и косвенное влияние пандемии коронавируса. К числу прямых проявлений пандемии можно отнести события, непосредственно оказывающие влияние на судостроение. В частности, глобальное нарушение цепочек поставок и введение локдаунов в отдельных странах приводят к возникновению задержек в сроках поставки материалов и комплектующих, необходимых в процессе постройки судна, что приводит к увеличению и без того длительных сроков строительства судна, повышению издержек судостроительных компаний, снижению их платежеспособности.

Косвенными последствиями пандемии для судостроительной отрасли выступает глобальная трансформация, происходящая в экономике и ее отраслях в целом. Так, выше была отмечена зависимость гражданского судостроения от степени развития туристической отрасли. В 2020 году в разгар пандемии доля туризма в мировом ВВП существенно сократилась, индустрия круизных путешествий бездействовала, что повлекло изменения в спросе на продукцию гражданского судостроения.

Аналогичным образом влияние пандемии ощутили на себе все сырьевые рынки, что привело к ценовым колебаниям на рынке топливных ресурсов и металлургическом рынке. Влияние энергетического сектора и цен на сталь на

развитие судостроения, в свою очередь, определило корректировки спроса в рассматриваемом секторе.

В настоящий момент пандемия еще не закончилась, хотя появляются ожидания и прогнозы на изменения общей эпидемиологической ситуации в 2022 году, а экономика постепенно начинает восстанавливаться от пережитых шоков. Тем не менее дальнейшее прогнозирование и планирование развития гражданского судостроения должно в возможной степени учитывать неопределенность экономической обстановки, а также перспективы появления и распространения нового заболевания, что в условиях перенаселенности планеты является возможным событием.

# ГЛАВА 3. РАЗРАБОТКА ЭЛЕМЕНТОВ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО МЕХАНИЗМА ФОРМИРОВАНИЯ ЭКСПОРТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИЙСКИХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ КОМПАНИЙ

## 3.1. Определение экономического потенциала экспортных рынков для отечественной продукции гражданского судостроения

В рамках первой главы диссертационного исследования была обозначена особая роль международных санкций, вводимых по отношению к России, в системе факторов, определяющих формирование экспортной политики. В рамках разрабатываемых элементов организационно-экономического механизма формирования экспортной политики российских судостроительных компаний указанные санкционные ограничения выступят ограничивающим фактором – в данной главе не рассматриваются экспортные рынки гражданского судостроения стран, поддерживающих санкции в отношении России со стороны Евросоюза и США.

**Южная и Юго-Восточная Азия**

*Индия.* Согласно данным Министерства портов, судоходства и водных путей Индии, около 87% индийского груза перемещается посредством автомобильного или железнодорожного транспорта. Существенная часть данного груза во время транспортировки в порт простаивает по причине ограниченной пропускной способности автомагистралей и железнодорожных сетей, связывающих порты с центрами производства и потребления. Несмотря на то, что морской транспорт гораздо безопаснее, дешевле и экологичнее по сравнению с другими видами транспорта, на него приходится менее 6% от всего транспортного сообщения Индии. Для сравнения: в Китае на долю прибрежного и внутреннего водного транспорта приходится 47% от всего грузооборота, тогда как в Японии и США эти значения составляют 34% и 12,4% соответственно [143].

Незначительный рост объемов грузов, обработанных основными портами Индии за финансовый год в период 2010–2020 гг. (Рисунок 26), отражается на общем объеме выручки портов (Рисунок 27).

Низкий уровень транспортной доступности портов Индии является одним из основных факторов, препятствующих росту грузопотока.

Нацеленность на дальнейшее активное присутствие Индии в мировом морском секторе привела к разработке и утверждению Новой морской стратегии на период до 2030 года (Maritime India Vision 2030), принятой в рамках Индийского морского саммита в марте 2021 года.

Стратегия сфокусирована в том числе на повышении эффективности логистики E2E (end-to-end) и конкурентоспособности затрат путем повышения операционной эффективности, развития прибрежного судоходства, индустриализации портовых территорий и создания кластеров [142]. Стратегия также предусматривает увеличение вклада Индии в мировой рынок судостроения, судоремонта и утилизации судов путем развития современной внутренней инфраструктуры по строительству и реализации новых судов, а также создания судоремонтных кластеров.

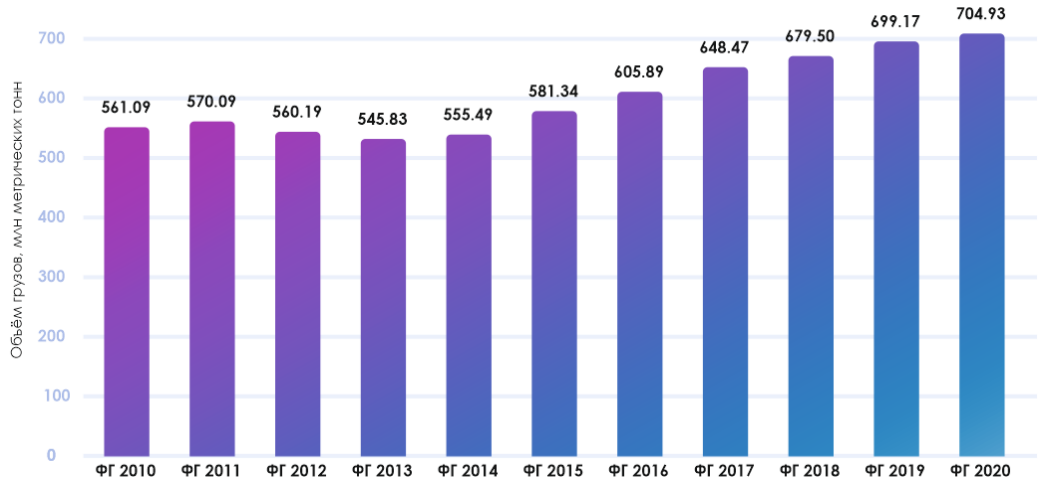



Рисунок 26 – Объем грузов, обработанных основными портами Индии за финансовый год в период 2010–2020 гг. (в млн метрических тонн)

*Источник:* www.statista.com.

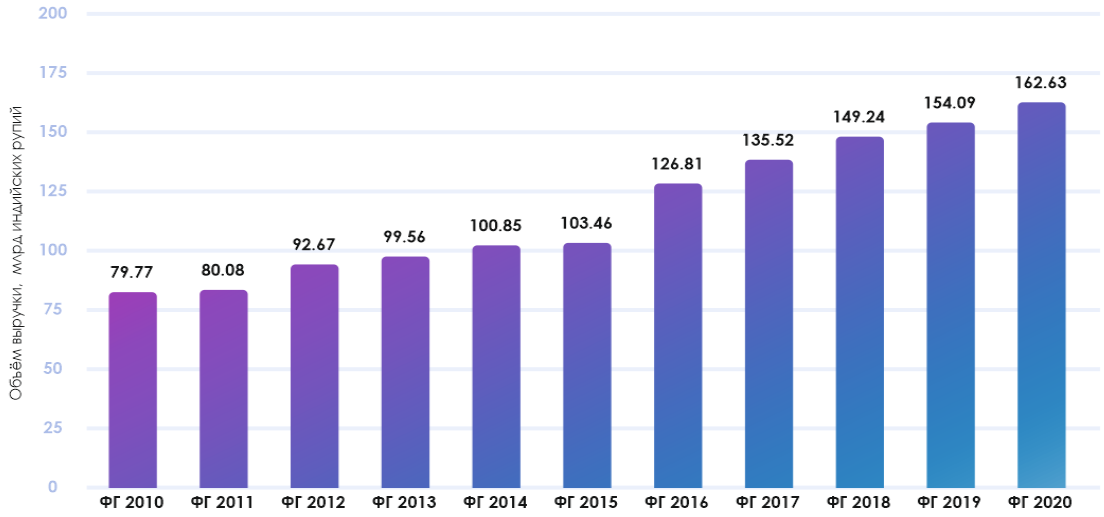



Рисунок 27 – Общий объем выручки основных портов Индии за финансовый год в период 2010–2020 гг. (в млрд индийских рупий)

*Источник:* www.statista.com.

Целевым уровнем к 2030 году запланировано повышение рейтинга страны на мировом рынке судостроения и судоремонта до уровня десяти ведущих стран, а также увеличение более чем в три раза годового оборота пассажиров на круизных судах (с 468 тыс. чел. в 2020 году до более 1,5 млн чел. в 2030 году).

Следует отметить, что Правительство Индии в рамках Стратегии делает ставку на увеличение глобального присутствия в морском секторе посредством развития международной кооперации, в том числе путем развития сотрудничества с другими морскими державами [29].

С 2016 года действует Программа Сагармала (Sagarmala) Министерства портовой инфраструктуры, судоходства и внутренних водных путей Индии, которая направлена на развитие портовой инфраструктуры страны за счет эффективного использования 7500 км береговой линии и 14500 км потенциально судоходных участков внутренних водных путей, имеющих стратегическое расположение на ключевых международных морских торговых путях [143].

Программа, в частности, предусматривает развитие транспортной доступности портов, включая развитие транспортной сети между портами и

внутренними районами при оптимизации стоимости и времени логистики груза за счет реализации мультимодальных логистических решений, включая внутренние водные пути (внутренний водный транспорт и прибрежное судоходство), а также стимулирование прибрежного судоходства и перевозок по внутренним водным путям для обеспечения экологичной транспортировки груза [143].

В рамках Программы Сагармала на период с 2015 по 2035 год запланировано более 804 проектов, посвященных модернизации существующих портов и развитию новых, расширению портовой сети, индустриализации прилегающих к портам территорий и развитию местной инфраструктуры. По состоянию на 31 июля 2021 года завершено 172 проекта, в стадии реализации находятся 632 проекта.

В дополнение к Программе Сагармала, предусматривающей мероприятия по судостроению, Министерством туризма Индии в июне 2008 г. принята политика по развитию круизного туризма (Cruise Shipping Policy), которая направлена на разрешение вопросов, связанных с операциями круизного судоходства, включая вопросы задействованной портовой инфраструктуры, терминалов, вопросы иммиграционной политики, вопросы налогообложения и др. Предполагается также увеличение флота круизных речных судов.

Кроме того, на уровне штатов действуют региональные программы развития, которые конкретизируют подходы к развитию портовой инфраструктуры и планы правительств штатов по развитию инфраструктуры и судоходства, в частности:

шт. Гуджарат – «Политика в области портовой деятельности» (Port Policy), «Политика в области судостроения» (Ship Building Policy), «Правила по утилизации судов» (Ship Recycling Regulations);

шт. Карнатака и Махараштра – «Политика в области развития судоходства и смежных видов деятельности» (Maritime Development Policy), Политика в области водных видов спорта» (Water Sports Policy);

шт. Андхра Прадеш и Тамилнад – «Политика в области обеспечения судоходства в портах» (Berthing Policy), «Политика предоставления прибрежных и связанных земель в крупных портах предприятиям, участвующим в деятельности портов и смежных видах деятельности» (Policy for award of Waterfront and

Associated Land to Port Dependent Industries in Major Ports), «Мероприятия по снижению нагрузки на береговую инфраструктуру от транзитных и порожних контейнеров» (Relaxation for Coastal Movement of Transshipment Containers and Empty Containers), «Мероприятия по снижению нагрузки на береговую инфраструктуру от сельскохозяйственных и смежных видов грузов» (Relaxation for Coastal Movement of Agricultural and Allied Commodities).

Отдельно следует отметить, что Индия осуществляет как собственное строительство судов различных классов на существующих верфях, так и их импорт (при отсутствии аналогов на местном рынке) на условиях тендеров.

При этом в сентябре 2014 года принята государственная программа «Делай в Индии» (Make in India), направленная на ускорение темпов экономического роста, организацию производств в Индии и реализацию масштабных инфраструктурных проектов посредством привлечения иностранных инвесторов и создания им благоприятных условий. В рамках программы предложены инициативы по обеспечению защиты прав интеллектуальной собственности, стимулированию инноваций, развитию трудовых ресурсов и созданию рабочих мест. Целью инициативы является увеличение вклада промышленного сектора в ВВП страны до 25% к 2025 году по сравнению с текущими 16%, затрагивая в том числе отрасль судостроения [158]. Главным условием участия в Программе является локализация производства на территории Индии и передача технологий и ноу-хау индийской стороне.

Российско-индийские отношения имеют многовековую историю, взаимодействие между странами охватывает широкий спектр направлений. Россия и Индия имеют многолетний опыт плодотворного сотрудничества в области военного кораблестроения: в ВМС Индии хорошо известны и российские корабли, и специализированное научно-исследовательское оборудование, поставляемое российской стороной [52]. Безусловными точками дальнейшего роста двусторонней торговли являются несырьевой экспорт и глубокая промышленная кооперация. Новым импульсом для интенсификации сотрудничества является сотрудничество в области гражданского судостроения. Учитывая действующую в

Индии программу «Make in India», российские предприятия рассматривают сотрудничество с индийскими компаниями на условиях совместного проектирования и строительства, трансфера технологий и обучения специалистов.

Российско-индийское торгово-экономическое и промышленное сотрудничество поступательно развивается. Основная деятельность на рынке судостроения Индии осуществляется преимущественно АО «ОСК». Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Республике Индии, в 2016 г. было заключено соглашение между АО «ОСК» и Советом по экономическому развитию штата Андхра Прадеш, предметом которого является изучение перспектив сотрудничества в области судостроения, реализации соответствующих инфраструктурных проектов, передачи технологий и обучения иностранных специалистов.

Наряду с этим активно развивается сотрудничество АО «ОСК» с индийской судостроительной компанией Cochin Shipyard Limited (CSL). В феврале 2018 г. между АО «ОСК» и Cochin Shipyard Limited (CSL) подписан Меморандум о сотрудничестве по реализации крупномасштабной программы Правительства Республики Индии, направленной на повышение эффективности использования водных транспортных путей, совместное участие в проектировании, разработке и строительстве современных судов для внутренних водных путей и каботажных перевозок. В частности, речь идет о создании высокоскоростных судов класса «река-море», сухогрузов, круизных и пассажирских судов, танкеров и судов на воздушной подушке. В рамках данного проекта индийская сторона осуществляет разработку и подготовку исходных технических данных для АО «ОСК» на различные типы судов, представляющих первоочередной интерес для Индии.

Российскими компаниями неоднократно прорабатывались перспективы участия в тендерах по развитию внутренних водных путей на реках Ганг и Брахмапутра. Активно обсуждалось с индийской стороной участие российских компаний в тендерах на проектирование судов в рамках государственных программ National Waterway 1 (р. Ганг) и National Waterway 2 (р. Брахмапутра) и проведение комплекса гидротехнических исследований (в бассейне реки Брахмапутра). Однако

тендеры объявлены не были в связи с изменившимся государственным подходом к реализации программы развития внутренних водных путей и передаче соответствующих функций судоходным компаниям-операторам взамен на планируемые выделенные участки.

Развивается сотрудничество в проектах по организации скоростного пассажирского сообщения между городами. В частности, для сообщения между г. Мумбаи (шт. Махараштра) и г. Мурмугао (шт. Гоа) российская сторона планирует поставить суда на подводных крыльях для запуска пассажирских перевозок. Также индийской стороной проявлена заинтересованность в пробной эксплуатации российских судов на подводных крыльях на внутренних водных путях между г. Варанаси и г. Калькутта.

Российской компанией ООО «Судостроительная верфь «Парящие машины» успешно реализуются контракты на поставку судов на воздушной подушке для осуществления перевозок из центра г. Мумбаи в пригороды по акватории устья реки Тане. В Бенгальском заливе успешно эксплуатируются четыре судна на воздушной подушке производства российской компании Christy Hovercraft, обсуждаются перспективы локализации производства в Индии.

В рамках Восточного экономического форума в сентябре 2021 года премьер-министром Индии Нарендра Моди было объявлено, что одна из крупнейших верфей Индии Mazagon Dock Limited станет партнером ООО «ССК «Звезда». В рамках партнерства планируется строить торговые суда. Кроме того, Индия станет партнером России по открытию Севморпути для международной торговли [117].

Принимая во внимание большую протяженность внутренних водных путей Индии и необходимость обеспечения их успешной эксплуатации, нужно также подготовить соответствующую базу – как строительную, так и ремонтно-эксплуатационную, обеспечить на всем протяжении водных путей наличие как судостроительных и судоремонтных предприятий, так и отдельных объектов инфраструктуры, в том числе судоподъёмных сооружений, гидротехнических сооружений, причальных фронтов и т.д. По проектам российского АО «Центра технологии судостроения и судоремонта», ведущего проектно-технологического

центра судостроения России, построены десятки крупнейших заводов в России и странах СНГ, Азии и Африки, уникальные судостроительные доки и многое другое.

Российские компании заинтересованы в наращивании сотрудничества в сегменте судов портофлота. Учитывая планы Индии по расширению портовой деятельности, российские предприятия готовы предложить свои современные проекты речных и морских буксиров, рабочих катеров, судов-бункеровщиков, судов-нефтемусоросборщиков и других специализированных судов и плавсредств.

Одним из перспективных направлений сотрудничества является сегмент научно-исследовательских судов. В частности, тендер Национального центра антарктических и океанских исследований (Министерство наук о Земле Индии, Правительство Индии) на строительство полярного научно-исследовательского судна и тендер Геологической службы Индии (Министерство горнорудной промышленности, Правительство Индии) на строительство научно-исследовательского судна для выполнения геотехнических исследований. В связи с развитием неблагоприятной эпидемиологической ситуации, связанной с распространением коронавирусной инфекции, переговоры по вопросу участия российских компаний совместно с индийскими партнёрами в тендерах перенесены на более поздний срок.

*Бангладеш.* Развитие судостроительной и судоремонтной отрасли в Бангладеш осуществляется с привлечением компании Gentium-Damen Shipyards Group (Нидерланды) с фокусом как на внешний, так и на внутренний рынок. Меморандум о взаимопонимании был подписан между Министерством промышленности Бангладеш и Gentium-Damen Shipyards Group в январе 2020 года.

Ранее Правительством Бангладеш планировалось занять нишу малотоннажных судов, учитывая наличие дешевой рабочей силы, опыт строительства судов данного типа и выгодное географическое положение. Учитывая судостроительные компании Вьетнама, Индии и Индонезии, специализирующиеся в том числе на строительстве судов данного типа, для

успешного конкурирования на рынке необходима модернизация действующих и строительство новых предприятий.

Согласно подписанному с Gentium-Damen Shipyards Group меморандуму, в первую очередь речь идет о строительстве судостроительного и судоремонтного завода, удовлетворяющего самым современным требованиям и способного конкурировать с зарубежными предприятиями [152]. Со своей стороны Gentium-Damen проинвестирует в высокотехнологичные производственные объекты, оборудование, передаст технологии, а также осуществит подготовку местного персонала, что создаст значительные возможности для профессиональной подготовки и трудоустройства местного населения, а также позволит создать еще один центр судостроения, способный обслуживать мировой рынок.

Согласно информации Посольства Республики Бангладеш в Российской Федерации и Посольства Российской Федерации в Народной Республике Бангладеш, по водным путям в Бангладеш перевозятся почти 90% топлива, 70% грузов и 35% пассажиров, что вызывает большой внутренний спрос на суда. На протяжении последнего десятилетия внутренний спрос показывает устойчивый рост. Число судов, зарегистрированных в стране, растет в среднем на 5,39% в год в связи с устойчивым развитием экономики и торговли, а также активизацией инфраструктурных проектов. Общий годовой рыночный объем местного рынка судостроения в настоящее время достигает около 1 млрд долл. США.

Внутренний рынок состоит из двух сегментов: суда для внутренних водных путей и морские суда. Имеется ограниченный опыт строительства на экспорт многофункциональных судов и пассажирских паромов. Хотя некоторые верфи имеют возможности для строительства судов на экспорт, только несколько верфей (Western Marine Shipyard Ltd, Ananda Shipyard & Slipways Ltd) оснащены современным оборудованием и имеют опыт строительства судов в соответствии со стандартами международного класса. В настоящее время оценочный объем строительства судов на экспорт составляет примерно 20 судов в год. Соответственно, отрасль преимущественно работает на внутренний рынок. Также

следует отметить, что Республика Бангладеш хорошо известна своими мощностями по утилизации судов.

Наряду со строительством судов на местных верфях, часть внутреннего спроса на морские суда удовлетворяется также за счет зарубежных верфей. На местных верфях для внутреннего рынка строятся преимущественно такие типы судов, как многофункциональные суда, контейнеровозы, балкеры, танкеры, дноуглубительные суда, буксиры, а также пассажирские паромы.

Ожидается дальнейший рост внутреннего спроса на различные типы судов для использования во внутренних и прибрежных водах, а также на морские суда для региональных грузовых перевозок благодаря устойчивому экономическому росту, увеличению численности населения, развитию торговли, а также реализации текущих и планируемых инфраструктурных проектов, которые увеличат спрос на перевозки по внутренним водным путям. Будет расти спрос на такие типы судов, как танкеры, балкеры, грузовые фидерные суда, дноуглубительные суда, буксиры, а также пассажирские паромы. По оценкам Всемирного банка, в ближайшее десятилетие дополнительно потребуются от 300 до 400 судов. Поскольку судостроительная промышленность Бангладеш не может поставлять суда, соответствующие требованиям классификационных обществ, в достаточном количестве, потребности будут частично закрываться за счет импорта.

На сегодняшний день сотрудничество в области гражданского судостроения между Россией и Бангладеш отсутствует.

Несмотря на невысокий уровень двустороннего товарооборота между странами, даже в условиях пандемии сохраняется положительная динамика. Основной потенциал для наращивания сотрудничества между странами в области промышленности в том числе отмечается в области транспортного машиностроения, включая гражданское судостроение.

Принимая во внимание потребности внутреннего рынка Бангладеш в морских судах и учитывая практику строительства на зарубежных верфях, динамику внутреннего спроса на различные типы судов для использования во внутренних и прибрежных водах, а также на морские суда для региональных

грузовых перевозок, российским предприятиям целесообразно проработать вопросы как кооперации с местными предприятиями-партнерами, так и непосредственной поставки российской продукции гражданского судостроения в Бангладеш.

*Пакистан.* Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Пакистане, в стране отсутствует необходимая инфраструктура на побережье Аравийского моря, развитие морского и речного пассажирского и грузопассажирского флота находится на невысоком уровне. Проблемы безопасности в провинциях Синд и Белуджистан не позволяют в полной мере использовать туристический потенциал данного региона страны и, как следствие, создать возможности для развития морского пассажирского судоходства. Внутренний водный транспорт практически отсутствует. На основных водных магистралях Пакистана (река Инд и ее притоки) построено множество плотин, не имеющих шлюзов, что привело к сокращению возможности использования рек для судоходства.

Тем не менее большие перспективы экономического развития страны и развития судоходства в частности связаны с развитием порта Гвадар, играющего ключевую роль в реализации проекта Китайско-пакистанского экономического коридора CPEC[5], представляющего собой основу для регионального сообщения. Предполагается, что китайско-пакистанский экономический коридор принесет пользу не только Китаю и Пакистану, но и окажет положительное влияние на Иран, Афганистан, страны Центрально-Азиатского региона [149].

На сегодняшний день строительство судов в Пакистане осуществляется главным образом на основе лицензионных соглашений с государствами-партнерами, прежде всего с Китаем и Турцией.

Отдельно стоит выделить, что Китай является главным торговым партнером Пакистана, крупнейшим источником импорта в страну и третьим по значимости после США и ОАЭ направлением пакистанского экспорта [47]. С 2006 г. между

[5] China Pakistan Economic Corridor.

странами действует Соглашение о зоне свободной торговли, а с начала 2018 г. была разрешена торговля в китайских юанях. В китайском экспорте преобладает машиностроительная продукция.

В области гражданского судостроения товарооборот (экспорт, импорт) между Китаем и Пакистаном за 2017–2020 гг. по ТНВЭД 89 составил 94,3 млн долларов США, из которых экспорт в Китая в Пакистан – 94,3 млн долларов США (100% от товарооборота). Из Китая в Пакистан в основном экспортировались «8906: суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда, кроме гребных лодок» (44,6% от товарооборота) и «8905: плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плавучие краны и прочие плавучие средств» (36,4% от товарооборота).

Следует отметить, что в целях развития коммерческого судостроения в Гвадаре запланировано строительство нового судостроительного завода, на котором планируется строить суда разных классов, включая современные крупнотоннажные танкеры, баржи, исследовательские суда и буксиры. Инвестиционную заинтересованность в реализации данного проекта выразили ряд китайских компаний. Проект будет реализован федеральным Правительством и Правительством провинции Пакистана [162].

На сегодняшний день сотрудничество в области гражданского судостроения между Россией и Пакистаном отсутствует. Тем не менее, учитывая практику строительства судов в рамках лицензионных соглашений с государствами-партнерами, целесообразно начать сотрудничество в рамках привычного для зарубежных коллег формата.

Также, учитывая планы по строительству нового судостроительного завода, целесообразно активизировать сотрудничество в области проектирования новых и модернизации существующих судостроительных и судоремонтных предприятий (АО «Центр технологии судостроения и судоремонта»), а также в научной области (ФГУП «Крыловский государственный научный центр»), включая проведение исследований в области гидроаэродинамики, прочности и вибрации конструкций, судовой и промышленной акустики, электродинамики и морской гидрофизики с

целью обеспечения высоких ходовых, маневренных, мореходных качеств и повышения технико-экономической эффективности судов, а также выработки требований к судам и к их оборудованию и системам и другие направления.

*Индонезия.* Портовая и судостроительная отрасли Индонезии вносят значительный совокупный вклад в ВВП страны (около 20%). Тем не менее главной проблемой для морской отрасли в целом остаётся отсутствие транспортного сообщения между многочисленными островами Индонезии, в частности расположенными на периферии Малаккского архипелага, такими как о-ва Папуа и Малукку.

В целях развития национального судостроения введена мера о запрете работы судов под иностранным флагом (Закон Индонезии «О судоходстве» от 2008 г. (Law of Shipping № 17/2008), что привело к значительному увеличению числа судов под индонезийским флагом. Тем не менее это не способствовало прорывному развитию национальной судостроительной отрасли, судовладельцы предпочитают приобретать подержанные иностранные суда, особенно для крупнотоннажных перевозок.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Индонезии, основу национального судостроения в основном составляют заводы, обладающие необходимыми компетенциями по строительству судов малого флота полным водоизмещением до 500 т. Всего на данный момент в Индонезии насчитывается около 90 судостроительных и 120 судоремонтных предприятий, из которых только 10 способны строить и 20 ремонтировать суда водоизмещением более 10 000 т.

Судостроительная отрасль Индонезии в значительной степени зависит от импорта, в то время как проектирование и производство обычно осуществляются на местном уровне. Импортируется от 65 до 80 % комплектующих изделий и агрегатов, преимущественно двигатели, генераторы, насосы и навигационные системы. На местном уровне производятся стальные листы, изоляционные и покрасочные материалы. Несмотря на значительную импортную составляющую, страна сохраняет конкурентоспособность в мировом рейтинге судостроения.

Одним из основных приоритетов национального развития Индонезии на ближайшую перспективу является концепция, направленная на получение Индонезией статуса «осевой морской державы» (морская отрасль является одной из восьми приоритетных отраслей промышленности Индонезии), что предусматривает, в частности, ускоренную реализацию проекта создания портовой инфраструктуры и развития судостроительной отрасли.

Развитие отрасли также осуществляется в соответствии с правительственной программой «Генеральный план по ускорению и расширению экономического развития Индонезии на 2011–2025 гг.» (Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia’s Economic Development 2011–2025, MP3EI).

Правительство Индонезии выделяет следующие приоритетные направления развития национальной судостроительной отрасли:

– увеличение числа национальных судостроительных предприятий, способных производить суда полной грузоподъёмностью до 50 000 т;

– развитие производства судов для нефтегазовой отрасли;

– развитие сопутствующих производств, прежде всего собственного производства комплектующих для судостроения;

– освобождение судостроительной отрасли от НДС, что позволит значительно снизить себестоимость производства;

– расширение номенклатуры освобождаемых от импортной пошлины товаров, используемых судостроителями;

– применение эффективных схем финансирования судостроительной отрасли местными и иностранными банками.

Основным регионом, где планируется ускоренное развитие судостроения, является восточная часть о. Суматра и прилегающие острова, расположенные в районе Малаккского пролива – одной из наиболее оживлённых мировых морских транспортных артерий (Думаи, Белаван, Куала-Танджунг, о-ва Каримун и Батам).

В Индонезии широко распространена практика привлечения иностранного капитала. Так, например, большинство судостроительных верфей в СТЗ «Батам» принадлежат и управляются иностранными компаниями, которые получают

преимущества от режима свободной торговли, в частности нулевую импортную пошлину. Это является важным преимуществом для судостроительных компаний СТЗ «Батам», так как около 70% комплектующих импортируется. Кроме того, для резидентов СТЗ «Батам» действует ряд налоговых льгот.

Россия развивает сотрудничество с Индонезией в области гражданского судостроения. В дальнейшем стороны намерены развивать сотрудничество по следующим направлениям:

– проектирование и строительство объектов гражданской морской техники и их сервисное обслуживание;

– проектирование и строительство плавучих теплоэлектростанций и плавучих установок/платформ по хранению и регазификации СПГ;

– проектирование и строительство специальных судов, судов на воздушной подушке, судов на подводных крыльях и экранопланов, а также других высокотехнологичных и скоростных судов;

– совместные научно-технологические исследования в области судостроения;

– участие российских компаний в проектах по развитию портовой инфраструктуры Республики Индонезии, строительству новых и реконструкции действующих морских портов, проведению дноуглубительных и других специальных работ.

Учитывая текущее состояние и планы по дальнейшему развитию портовой инфраструктуры Индонезии, АО «ЦТСС» целесообразно проработать вопросы сотрудничества с индонезийскими партнерами по обеспечению необходимой реконструкции причальных фронтов, созданию ремонтно-эксплуатационных баз, включая набережные, судоподъёмные мощности и ремонтные мастерские, а также выполнить поставку необходимого технологического оборудования.

Учитывая взятый курс на получение государством статуса «осевой морской державы», одним из направлений российско-индонезийского двустороннего сотрудничества также может быть совместное развитие компетенций в области производства судов и морской техники. Особенно актуально сотрудничество в

области проектирования и постройки высокотехнологичных судов и высокоскоростных судов.

В частности, речь идёт о сотрудничестве в таких направлениях, как электрификация островов, плавучие атомные и тепловые электростанции, плавучие станции по хранению и регазификации СПГ, а также пассажирские суда класса река-море для перевозок между обитаемыми островами.

*Малайзия.* Согласно данным Конференции Организации Объединённых Наций по торговле и развитию (UNCTAD), Малайзия занимает пятое место в мире с точки зрения транспортной доступности для судоходства, опережая Нидерланды и США. Малайзия является транспортным хабом для перевалки контейнеров в регионе и занимает лидирующие позиции по обработке и экспорту продуктов нефте- и газопереработки [101].

В рамках реализуемой государственной программы по развитию транспорта большое внимание уделяется различным видам транспорта с современными силовыми установками, в частности работающими на сжиженном природном газе, с использованием метанола, а также на судах с электродвижением для реализации государственной программы «Green Energy».

Малайзийской стороной также проявляется интерес к сотрудничеству по проектам теплоэлектростанций, работающих на газовом или ядерном топливе, которые можно было бы реализовать в Малайзии.

При этом среди мер государственной поддержки морской транспортной отрасли в том числе присутствует освобождение от таможенных пошлин на суда, приобретаемые национальными судоходными компаниями, при условии, что плавсредства подобного класса не производятся в Малайзии.

Российско-малайзийское сотрудничество в области гражданского судостроения находится на этапе становления. С российской стороны отмечаются перспективы взаимодействия в области судостроения и вопросы продвижения перспективных проектов российских скоростных судов на подводных крыльях, в частности проектов АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева»: «Комета 120М»,

«Олимпия 230» и «Циклон 230», а также возможность эксплуатации по внутренним водным маршрутам речных судов проекта «Валдай 45Р».

Также перспективы в области скоростного флота отмечаются, в частности, по направлениям использования композитных материалов в судостроении, использования судов на подводных крыльях при организации перевозок пассажиров между островом Лангкави и материковой частью. Одним из перспективных направлений является организация строительства судов на территории Малайзии с размещением производства на верфях Малайзии. Стоит отметить, что данный вариант допустим к дальнейшему обсуждению и выглядит как наиболее перспективный для малайзийской стороны.

В рамках переговоров, состоявшихся в ноябре 2019 г., в рамках бизнес-миссии Минпромторга России г. Куала-Лумпур малайзийской стороной сообщено о необходимости развития технологий судостроения (газовые, водородные, электрические), озвучена заинтересованность в совместных проектах по судоремонту и глубокой модернизации судов и потребность в поставках судового оборудования для модернизации судов.

В Малайзии широко распространена практика создания совместных предприятий с иностранными партнерами. В частности, у корпорации Boustead Heavy Industries Corporation Berhad есть совместные предприятия, созданные между ее дочерней компанией Defence Technology Sdn Bhd и ведущими европейскими разработчиками (DCNS SA, Франция; Rheinmetall AG, Германия; RD Investment AG, Швейцария), что позволяет приобретать необходимые компетенции в организации производства современных боевых кораблей и их обслуживания в соответствии с западными стандартами.

*Сингапур.* Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Республике Сингапур, судостроение Сингапура обеспечивает более 50% мирового производства буровых платформ и 70% строительства и переоборудования судов для шельфовой нефте- и газодобычи. В Сингапуре также строятся суда среднего размера, включая многоцелевые, спасательные, патрульные катера, а также пассажирские паромы.

Показатели сингапурского сектора судостроения с 2017 г. показывают отрицательную динамику, в том числе по стоимостному объему портфеля заказов, совокупному доходу отрасли и его структуре, в 2017 г. впервые основной доходной статьей стал ремонт и обслуживание (56,1 %), а не строительство буровых платформ (39,7 %). Объективной причиной падения являются зависимость от мировой конъюнктуры нефтяного рынка, волатильность которого сохраняется после кризисного для нефтяной отрасли 2014 года, также отмечается возрастающая конкуренция со стороны других стран. В этой связи сингапурские судостроительные предприятия расширяют производство и перечень услуг, фокусируясь на СПГ-проектах, развитии технологий будущего с применением цифровых и инновационных решений.

В частности, портфель реализованных проектов компании Keppel Offshore&Marine по производству, поставке и модернизации продукции судостроения за последние 10 лет включает: самоподъемные установки, полупогружные платформы, морские суда (суда-снабженцы, буксиры, многоцелевые дежурные спасательные суда, суда обеспечения нефтяных платформ, понтоны, трубоукладчики, баржи, камнеукладчики, контейнеровозы, балкеры, суда обеспечения водолазных глубоководных работ, заводы по производству сжиженного природного газа, многофункциональные суда для проведения строительно-монтажных работ, суда для добычи, хранения и отгрузки нефти, СПГ-газовозы).

В Сингапуре действует одна государственная программа – Дорожная карта промышленной трансформации судостроения (Marine&Offshore Industry Transformation Map), направленная на увеличение добавленной стоимости отрасли до 5,8 млрд долларов США и создание новых 1500 рабочих мест к 2025 году. Запущенная в 2016 г. программа задает общий вектор развития отрасли, направленный на интенсификацию НИОКР, применение цифровых и инновационных технологий, развитие СПГ-инфраструктуры при непосредственной поддержке Правительства Сингапура.

В октябре 2018 г. Сингапур анонсировал долгосрочные планы по модернизации и совершенствованию национального промышленного сектора путем внедрения аддитивных и инновационных технологий, разработок в области искусственного интеллекта, робототехники в производственные процессы, которые будут в том числе внедряться в области судостроения.

За реализацию научно-технической компоненты государственной программы развития судостроительной отрасли отвечает Агентство по науке, технологиям и исследованиям Сингапура, которое в тесном взаимодействии с Национальным фондом исследований осуществляет координацию научно-исследовательской деятельности в 14 подведомственных НИИ и в 4 консорциумах и лабораториях, апробацию и коммерциализацию результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, предоставляет софинансирование на указанные цели, а также научно-исследовательские гранты в рамках государственной программы «Исследования, Инновации и Предпринимательство 2020» (Research, Innovation, Entrepreneurship 2020). Благодаря данной работе между государством, стартапами, корпорациями и научными лабораториями университетов сформированы устойчивые партнерские связи, реализуется ряд проектов, в том числе запущены:

Центр шельфовых исследований и разработок Национального университета Сингапура (NUS Centre for Offshore Research&Engineering). Основной задачей центра, открытого в 2004 г., является поддержка научных исследований в области шельфовой добычи энергоносителей, проектирование передового оборудования, включая решения для сверхглубокой добычи нефти и газа, а также для работы в суровых климатических условиях. Совокупный объем государственного финансирования оценивается в 26 млн долларов США (в т.ч. 11,7 млн долларов США по линии Совета по экономическому развитию Сингапура на реализацию 2 образовательных программ в области технологий нефтедобычи и подводного машиностроения).

Программа развития шельфовых технологий (Offshore Technology Research Programme). Запущенная в 2007 г. научно-исследовательская площадка на базе

Центра шельфовых исследований и разработок Национального университета Сингапура объединяет исследовательский потенциал и практический опыт отраслевых компаний и ассоциаций (включая Keppel Offshore & Maritime, SembCorp Marine, регистр судоходства Lloyd Asia, American Bureau of Shipping, WorleyParsons, J Ray McDermott Asia Pacific, Cameron International) и направлена на разработку плавучих эксплуатационных, подводных и наводных систем, стационарных надводных платформ. Совокупный объем государственного финансирования составляет 7,5 млн долларов США (в т.ч. средства Управления морского порта Сингапура).

Корпоративная лаборатория корпорации Keppel-NUS (Keppel-NUS Corporate Laboratory) является совместным проектом Национального фонда исследований, корпорации Keppel и Национального университета Сингапура, запущенным в 2013 году. Его цель – развитие новых технологий для создания буровых платформ, способных вести добычу в сверхглубоких скважинах, а также в арктическом регионе. Совокупный объем финансирования – 55 млн долларов США.

Национальный центр компетенций в области шельфовых и морских исследований (Technology Centre for Offshore and Marine). Проект анонсирован в 2016 г. и реализован в 2019 г. В его задачи входит развитие компетенций в области морской робототехники, «умных» беспилотных платформ и судов. Исследовательский потенциал центра подкреплен вычислительными мощностями Национального суперкомпьютерного центра, а также созданным глубоководным бассейном нового поколения для проведения испытаний по моделированию волн для обеспечения безопасной и эффективной навигации в открытом море. Объем государственного финансирования составляет более 107 млн долларов США.

Программа развития СПГ-бункеровки 2015–2020 гг. (LNG-Bunkering Pilot Programme) Морского порта Сингапура (Maritime and Port Authority of Singapore), целью которой является популяризация использования сжиженного природного газа на морском транспорте. С сентября 2015 г. Морским портом запущен механизм софинансирования строительства морских судов, работающих на СПГ. В апреле 2017 г. подготовлен первый национальный стандарт СПГ-бункеровки, призванный

сформировать в городе безопасную, устойчивую и прозрачную техническую инфраструктуру для местных и зарубежных игроков рынка СПГ. Первые лицензии, подтверждающие высокие компетенции в области работы с указанным топливом, получили сингапурская компания Pavilion Energy и FueLNG (совместное предприятие корпораций Keppel и Shell).

Отличительной особенностью государственной поддержки научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в Сингапуре является ярко выраженный прикладной характер.

Также следует отметить, что в Сингапуре широко распространена практика создания совместных предприятий с иностранными партнёрами. У корпорации Keppel имеется географически развернутая сеть судостроительных и судоремонтных заводов в Азербайджане (10% долевого участия в ООО «Бакинский судостроительный завод», доля SOCAR – 65%, остальное – азербайджанская инвестиционная компания [161]), Бразилии, Индонезии, Катаре, США, на Филиппинах.

Также отмечается практика привлечения иностранных инвестиций в проекты в области развития научно-исследовательского потенциала. В частности, при создании Центра шельфовых исследований и разработок Национального университета Сингапура осуществлялась спонсорская поддержка таких международных корпораций, как ABS, ConocoPhilips, ENSCO International, ExxonMobil, Maersk Drilling, Shell UK, Total SA, Transocean. Среди партнеров Национального центра компетенций в области шельфовых и морских исследований (TCOMS) по созданию технологий в области е-Навигации и беспилотного судоходства – Wärtsilä, ABB и Rolls-Royce.

Товарооборот (экспорт, импорт) между Россией и Сингапуром в области гражданского судостроения носит ярко выраженную импортную направленность. Российские нефтегазовые компании (ПАО «Лукойл», ПАО «Газпром») являются постоянными заказчиками судов и морской техники у корпорации Keppel Corporation.

ПАО НК «Роснефть» в 2016 г. создано совместное предприятие – ООО «Центр инженерно-технического проектирования «Звезда-Кеппель» (учредители: ПАО «НК «Роснефть», Keppel Offshore & Marine и норвежская MH Wirth) с целью создания в России компетенций по проектированию морских буровых установок для работы в Арктике и их последующего совместного производства корпорацией Keppel и ООО «СК Звезда». В настоящий момент совместная деятельность партнёров по проекту приостановлена в связи с отказом европейских субконтрагентов поставлять оборудование, которое будет использоваться в производстве или работе российских арктических буровых установок.

Отмечается экспорт российской продукции судостроения в Сингапур в незначительных количествах: в 2018 г. АО «ЦТСС» исполнены контракты на поставку общепромышленного оборудования в интересах заказчиков из Сингапура.

Учитывая вектор развития Сингапура, направленный на интенсификацию НИОКР, применение цифровых и инновационных технологий, развитие СПГ-инфраструктуры, внедрение аддитивных и инновационных технологий, разработок в области искусственного интеллекта, робототехники в производственные процессы, которые будут в том числе внедряться в области судостроения, российским компаниям, развивающим данные сегменты, целесообразно проработать вопрос создания совместных предприятий в целях развития необходимых компетенций.

*Вьетнам.* Судостроительные предприятия Вьетнама (около 150 верфей, из них около 20 – это крупные предприятия) способны строить технически сложные и крупнотоннажные суда и работать на экспорт [135]. За последние годы предприятиями отрасли построены в интересах как вьетнамских, так и иностранных заказчиков: балкеры, контейнеровозы, суда (этановозы) для перевозки сжиженного газа (этилена), суда-автомобилевозы, танкеры – продуктовозы и химовозы, буксиры, земснаряды, поисково-спасательные суда, морские и речные баржи, пассажирские суда с корпусами из композитных

материалов и стали, специальные суда технического флота, спасательные и катера скорой помощи и др.

Во Вьетнаме распространена практика создания предприятий при участии иностранного капитала. В частности, Hyundai – Vinashin shipyard (совместное корейско-вьетнамское предприятие, образованное в 1999 году), изначально специализировавшееся на судоремонте, в настоящее время занимается судостроением, и с 2008 г. построило более 50 крупнотоннажных судов. А также Piriou Vietnam (основано в конце 2006 года французским предприятием Piriou Group) специализируется на строительстве среднетоннажных рыболовных и служебных судов, с 2007 г. построено более 40 судов. Damen Song Cam Shipyard[6] – совместное предприятие с Damen, специализирующееся на строительстве буксиров. Учитывая текущую ситуацию с портфелем заказов вьетнамских предприятий (объемы закупок новых судов минимальны, а заказы иностранных судовладельцев поступают нерегулярно), присутствие предприятий с иностранным капиталом оказывает положительное влияние в виде заказов голландской компании Damen и корейских судовладельцев.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Социалистической Республике Вьетнам, «План развития морского грузового судоходства до 2020 года, с перспективой до 2030 года» предусматривает общее увеличение морских грузоперевозок до 140–152 млн т (международные линии – 40–46 млн т, внутренние – 100–106 млн т). Планом предусмотрено развитие крупного контейнерного флота, судов для перевозки жидких и сыпучих грузов большого водоизмещения.

Стоит отметить, что объемы закупок новых судов минимальны, крупнейший вьетнамский морской перевозчик – корпорация Vinalines и другие местные компании находятся в нестабильном финансовом положении.

Следует отметить, что товарооборот между Россией и Вьетнамом в области гражданского судостроения носит скачкообразный характер. Российские компании

[6] Входит в национальную Судостроительную корпорацию SBIC.

ведут работу по налаживанию сотрудничества с вьетнамскими компаниями. В частности, АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева» в 2014 г. подписано соглашение с вьетнамской компанией Proshipser Jsc о поставке судов на подводных крыльях. Тем не менее коммерческое предложение не устроило заказчика, и проект не был реализован. В 2016 г. было подписано соглашение о сотрудничестве с вьетнамской компанией STO о поставке и организации во Вьетнаме производства судов на подводных крыльях. Соглашение подразумевало постепенную локализацию производства судов, но так и не было реализовано. Перспективы поставок крупных скоростных пассажирских судов во Вьетнам в настоящее время отсутствуют, в первую очередь в связи с недостаточной развитостью данного вида транспорта и отсутствием крупных заказчиков, так как большая часть предприятий – операторов скоростных судов – это малые компании.

АО «ЦТСС» с Вьетнамом связывает многолетнее плодотворное сотрудничество в области военно-технического сотрудничества.

Учитывая заинтересованность в развитии дальнейшего сотрудничества с Вьетнамом как в области военно-технического сотрудничества, так и в части гражданского судостроения, а также в целях обеспечения оперативного взаимодействия по уже заключенным контрактам, в 2016 году АО «ЦТСС» было открыто представительство организации в г. Ханой.

Согласно планам Правительства Вьетнама по обновлению существующего гражданского флота и организации его строительства на территории страны, АО «ЦТСС» велись переговоры с рядом вьетнамских компаний по вопросам создания производственных мощностей для строительства судов гражданского назначения (пассажирских и вспомогательного флота). Также АО «ЦТСС» велись переговоры с рядом вьетнамских компаний по вопросам поставки общепромышленного оборудования и трубопроводной арматуры. В связи с распространением коронавирусной инфекции дальнейшего развития указанные проекты к настоящему моменту не получили.

Перспективным направлением активизации сотрудничества представляется использование возможностей и инфраструктуры Российско-Вьетнамского

тропического научно-исследовательского и технологического центра при выполнении совместных НИОКР в части повышения надёжности и безотказности эксплуатации морской техники в условиях тропического моря и морской тропической атмосферы.

**Восточная Азия**

*Китай.* Основным преимуществом китайских судостроителей традиционно являются низкие производственные затраты, обусловленные дешевой рабочей силой, а также государственные программы поддержки и развития отрасли. При этом в сравнении с основными конкурентами, Южной Кореей и Японией, продукция китайских производителей отличается меньшей технологичностью и относится к средней ценовой группе. Необходимо отметить, что согласно докладу, подготовленному Ассоциацией страховых компаний Скандинавских стран, основанному на исследованиях в отношении гражданских судов постройки 2007–2015 гг. (всего 4426 танкеров, сухогрузов и контейнеровозов), частота рекламаций в отношении судов, построенных в Китае, в 2–3 раза выше, чем у их аналогов, построенных в Японии и Южной Корее. В основном рекламации касаются машинных отделений судов. При увеличении размеров судна (дедвейтом более 75 000 т) качество китайской постройки приближается к корейским и японским аналогам.

Судостроительные предприятия Китая за последнее десятилетие (2011–2020) построили суда практически всех типов. Сухогрузы, танкеры и контейнеровозы – основные суда, строящиеся китайскими судостроителями и составляющие 81,3 % суммарного регистрового тоннажа судов, построенных в Китае за последние десять лет. Недавние новые заказы, полученные китайскими судостроителями, в основном представлены тремя типами судов: сухогрузами, танкерами и контейнеровозами, составляющими 76 % суммарного регистрового тоннажа судов, законтрактованных в период с 2018 по 2020 год.

Китайские судостроители за последние 3 года получили новые заказы из 44 стран. Примерно половина новых заказов поступила от китайских судовладельцев.

В 2020 году китайские судовладельцы обладали вторым по размеру после Греции флотом в мире дедвейтом 329 млн тонн, составляющим около 16 % мирового тоннажа [103]. Большинство судоходных компаний Китая являются государственными.

В ноябре 2019 года завершилась процедура слияния двух крупнейших государственных корпораций Китая – государственной судостроительной корпорации Китая CSSC (China State Shipbuilding Corporation) и китайской корпорации судостроительной промышленности CSIC (China Shipbuilding Industry Corporation) [131]. По итогам слияния образована китайская судостроительная группа компаний CSGC (China Shipbuilding Group Corporation), которая стала крупнейшей в мире по объему продаж и портфелю заказов, с 20%-ной долей мирового рынка, активами в размере 110 млрд долларов США и более чем 300 000 сотрудников по всему восточному побережью Китая. Группа компаний объединяет верфи, судоремонтные заводы, конструкторские бюро и научно-исследовательские институты.

Процедура слияния проходила на фоне начавшегося в марте 2019 года слияния двух крупнейших конкурентов CSSC – корейских компаний Hyundai Heavy Industries и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Согласно планам CSGC, в результате слияния годовой доход компании более чем в два раза превысит доход основных конкурентов – южнокорейских Hyundai Heavy Industries Co.,Ltd, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co.,Ltd и Samsung Heavy Industries Co., Ltd.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Китайской Народной Республике, правительство Китая активно развивает отрасль гражданского судостроения посредством реализации ряда государственных программ, включая:

«План действий по углублению структурной трансформации и ускорению модернизации судостроительной промышленности на 2016–2020 гг.» (Shipbuilding Industry Deepening Structural Adjustment, Accelerating Transformation and Upgrading Action Plan (2016–2020), предусматривающий к 2020 г. достижение уровня

локализации производства сухогрузов, танкеров и контейнеровозов до 80 %, высокотехнологичных судов – 60 %, оборудования для морских инженерных работ – 40 %.

«План действий по повышению производственного потенциала в сфере судового оборудования (2016–2020 гг.)» (The Ship Equipment Industry Capacity Improvement Action Plan (2016–2020), предусматривающий к 2020 г. доведение уровня локализации производства судового оборудования для сухогрузов, танкеров и контейнеровозов до 80 %, для высокотехнологичных судов – 60 % и доведение доли местных комплектующих в структуре судового оборудования до 80 %. Стоит отметить, что к 2025 году планируется довести средний уровень локализации производства судового оборудования до 85 % и выше.

«План действий по углублению структурной трансформации и ускорению модернизации судостроительной промышленности на 2016–2020 гг.» (Action Plan for Accelerating the Transformation and Upgrading of Shipbuilding Industry for Deepening Structural Adjustment (2016–2020). Среди приоритетов – овладеть передовыми судостроительными технологиями и довести долю расходов предприятий судостроительной промышленности на НИОКР до 2,5 % дохода от реализации продукции. А также увеличить концентрацию производства с тем, чтобы 10 крупнейших предприятий судостроительной промышленности обеспечивали более 70 % национального производства, добиться уровня локализации производства сухогрузов, танкеров и контейнеровозов в 80 %, высокотехнологичных судов – в 60 %, оборудования для морских инженерных работ – в 40 %. Большое внимание в Плане действий уделяется внедрению систем планирования ресурсов предприятия (ERP), а именно задаче довести уровень обеспеченности крупных и средних судостроительных предприятий ERP-системами до 97 %, а также уровень цифровизации управления ключевыми технологическими процессами – до 90 %.

В Китае действует ряд программ обновления флота и развития судостроительной науки. В частности, Программа «Сделано в Китае 2025» (Made in China 2025) позиционирует производство высокотехнологичных судов и

оборудования для морских инженерных работ одним из десяти приоритетных направлений развития китайской промышленности [53].

В 2019 году утвержден «План действий по развитию производства умных судов (2019–2021 гг.)» (Shipbuilding Intelligentization Action Plan (2019-2021) and Smart Vessel Development Action Plan (2019-2021). За три года предполагается разработать программу развития безэкипажного судостроения с применением цифровых технологий, начать разработку норм и стандартов проектирования, строительства и эксплуатации «умных» судов, применения е-Навигации, а также других ключевых технологий. Программой также предусмотрено расширение применения классической схемы «умного» судна «одна платформа – несколько назначений», задача в первом приближении обеспечить совмещение реальной и виртуальной морской обстановки, возможность комплексных испытаний интеллектуальных судов на берегу и в море.

Для достижения поставленных целей правительством Китая планируется всесторонне усилить проектирование, основным фокусом внимания станут разработки в области цифровых технологий (общее проектирование интеллектуальных систем, создание систем интеллектуального восприятия обстановки, сетевых и телекоммуникационных систем, интеллектуальных систем судовождения), повышение уровня «интеллектуализации» судового оборудования, информационной безопасности «умных» судов. Планом предусмотрено развитие научно-исследовательского потенциала, внедрение практики опытной и демонстрационной эксплуатации, согласованное развитие всей инфраструктуры «умного» судоходства, широкая кооперация военной и гражданской промышленности. В качестве обеспечительных мер планируется усиление мер защиты интеллектуальной собственности, налаживание механизма трансфера технологий, укрепление межотраслевого взаимодействия, наращивание темпов подготовки специализированных кадров, расширение международного сотрудничества.

В качестве обеспечительных мер предусматривается расширенное применение инноваций в производстве (активизация исследований в сфере

фундаментальных и прорывных технологий, создание инновационных центров высоких технологий), развитие передовых высокоэффективных производственных моделей (активное внедрение интеллектуальных производств, развитие технологии «Интернет+» и сервис-ориентированного производства, продвижение технологий экологичного производства), формирование многоуровневой системы подготовки кадров, реализация потенциала научно-исследовательских организаций и импортно-экспортных ассоциаций, расширение всесторонней открытости и международного сотрудничества.

Следует отметить, что при выработке российскими компаниями предложений о сотрудничестве необходимо учитывать, что программы обновления флота и развития судостроительной науки в Китае ориентированы на строительство судов внутри страны. Импорт допускается лишь в отношении передовых технологий и отдельных образцов оборудования, не освоенных китайской промышленностью, с целью их изучения, освоения и последующего производства.

Согласно протоколу заседания Российско-Китайской комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств, состоявшегося 25 ноября 2021 года, в частности, приветствуется готовность сторон активизировать инвестиционное сотрудничество в Арктической зоне Российской Федерации. Российская сторона проинформировала китайскую сторону о предпринимаемых для развития Арктической зоны Российской Федерации мерах. Комиссия поручила продолжить работу по разработке дорожной карты развития российско-китайского сотрудничества в Арктической зоне.

Активно развивает сотрудничество с китайскими партнерами ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (ФГУП «КГНЦ»). ФГУП «КГНЦ» во взаимодействии с представителями китайской стороны в лице Морского проектно-исследовательского института Китая (MARIC), судостроительной верфи Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co., Ltd., Харбинского инженерного университета ведет работу по организации сотрудничества в сфере создания судов и объектов морской техники ледового класса и разработки соответствующих технологий. В частности, в настоящее время предприятием выполняются два

коммерческих контракта с Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co., Ltd. по разработке рекомендаций и проведению испытаний в интересах создания газовоза для перевозки СПГ класса Arc7.

Ввиду значимости развития технологий водородной энергетики, в том числе для морского и речного транспорта, как весьма перспективной альтернативы традиционным типам энергетики на основе углеводородного топлива перспективным представляется также развитие сотрудничества между ФГУП «КГНЦ» и китайскими компаниями по направлениям разработки технологий производства водорода из природного газа и с использованием возобновляемых источников энергии, а также технологий топливных элементов и их батарей для использования на транспорте и в качестве накопителей и преобразователей энергии.

*Южная Корея.* Южная Корея входит в тройку лидеров в гражданском судостроении наряду с Китаем и Японией, составляя вместе 90 % всего судостроительного рынка. Преимущественно Южная Корея лидирует по новым заказам в таких сегментах рынка, как газовозы и нефтяные танкеры.

Корпорация Hyundai Heavy Industries является лидером мирового судостроения с 15%-ной долей рынка [100]. Судостроительный дивизион способен строить все типы судов для удовлетворения различных потребностей своих заказчиков. Корпорацией построено более 2200 судов для 327 судовладельцев в 52 странах.

С 1991 года подразделение шельфовой техники (Offshore & Engineering Business Unit) стало ведущим мировым подрядчиком EPCIC-контрактов, предоставляющим комплексные услуги, включая инжиниринг, закупки, строительство, транспортировку, монтаж, подключение и ввод в эксплуатацию на шельфе, а также управление проектами. Бизнес-подразделение успешно завершило более 170 проектов, включая более 100 проектов EPCIC «под ключ», и было признано одной из самых опытных и передовых морских верфей в мире. Спектр продуктов и услуг охватывает FPSO (плавучая установка для хранения и отгрузки СПГ), FLNG (плавучий завод СПГ), FPU (плавучий энергоблок), полупогружные установки, самоподъемные платформы, TLP (морские основания с натяжным

якорным креплением), стационарные платформы, подводные трубопроводы и береговые комплексы СПГ и процессорные модули.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Республике Корея, основными направлениями Стратегии развития национальной судостроительной отрасли Кореи являются: внедрение инноваций в области технологий, ценообразования и системы управления отраслью. Стратегией, в частности, предусмотрено: оптимизация деятельности крупных судостроительных компаний, разработка и принятие среднесрочных и долгосрочных планов размещения заказов, повышение конкурентоспособности средних и небольших компаний на мировом рынке (в том числе посредством M&A[7] сделок), расширение перечня выполняемых работ и оказываемых услуг (включая разработку дизайна и современных технологий для среднетоннажных и малых судов, выполнение ремонтных работ), применение передовых технологий строительства СПГ-танкеров, наносящих минимальный ущерб окружающей среде, продвижение использования технологии Korean Smart-Yard (K-Yard), а также создание современного судового оборудования и навигационных систем (включая системы автономной навигации).

Следует отметить, что 2016 год стал для корейских верфей рекордно низким по количеству размещенных заказов, что было вызвано затоваренностью верфей, усилением конкуренции со стороны Китая и Японии и привело к существенному снижению цен на суда, строящиеся в Корее. Также существенное влияние оказало банкротство крупнейшей судоходной компании Hanjin Shipping, размещавшей большую часть внутренних заказов.

Для минимизации негативного влияния на экономику страны правительством Республики Корея предпринимаются различные меры, нацеленные на «оздоровление» судостроительной отрасли. В качестве приоритетной цели государство намерено увеличить количество внутренних заказов на строительство судов, тем самым обеспечив стабильное

[7] M&A (Mergers & Acquisitions) – слияние и поглощение.

функционирование корейских верфей: в целях поддержки корейских судостроителей в период с 2017 по 2020 г. правительством размещены заказы на общую сумму более 60 млрд долларов США. В частности, Министерством океанов и рыболовства Южной Кореи в 2018 году была обнародована новая программа реструктуризации национальной судостроительной и судоходной отраслей, предусматривающая размещение на национальных верфях заказов на поставку судов [137].

В период с 2019 по 2021 год Корейская океаническая коммерческая корпорация (Korea Ocean Business Corporation) планирует оказать поддержку корейским компаниям в строительстве 200 новых судов (140 балкеров и 60 контейнеровозов) – при строительстве 40 судов КОВС осуществит инвестиции в размере 30% от стоимости судов, в отношении 160 судов корпорация предоставит финансовые гарантии.

В апреле 2020 г. Министерство океанов и рыболовства Кореи заявило, что Правительство Республики Корея дополнительно выделит 1,01 млрд долларов США на финансирование судоходной отрасли, 382 млн долл. США из согласованного пакета получит национальный перевозчик HMM. Для HMM на верфях страны строится серия крупнейших в мире контейнеровозов [138].

Следует отметить, что примерно 75% всех заказов корейских верфей приходится на зарубежных заказчиков. Основными странами – партнерами Кореи являются Греция (Greek Shipping Tycoon стала первой компанией, разместившей заказ в Hyundai Heavy Industries), Швейцария, Норвегия, Сингапур, Гонконг, Катар, Саудовская Аравия, Багамские о-ва, Либерия.

В рамках международного сотрудничества корейскими компаниями совместно с иностранными партнерами был инициирован и реализован ряд проектов.

В марте 2018 года дан старт строительству крупнейшей верфи на Ближнем Востоке International Maritime Industries (IMI) (совместное предприятие Lamprell, Saudi Aramco, национальной судоходной компании Саудовской Аравии Bahri

(второй в мире танкерный оператор) при участии Hyundai Heavy Industries Co) с 10%-ной долей при 70 млн долларов США вложений [113].

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering является основным поставщиком нефтяных и газовых танкеров для Kuwait Oil Tanker Co, а также поставщиком СПГ-танкеров (первый из четырех передан в мае 2020 г.) для Global Shipping Co. Ltd. (СП Nakilat (60%), госкомпания Катара и Maran Ventures Inc.) [159].

Hyundai Heavy Industries и австрийская компания B&R в сентябре 2017 года подписали Соглашение о глобальном стратегическом партнерстве в части передачи компании Hyundai Heavy Industries технологий автоматизированного контроля управления судов. B&R также оказывает услуги по обучению персонала Hyundai, предоставляет необходимую техническую поддержку, проектную, техническую экспертизу и документацию.

В июне 2020 года Qatar Petroleum заключило Соглашение о резервировании производственных мощностей до 2027 года с «большой тройкой» южнокорейских судостроителей (Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), Hyundai Heavy Industries (HHI) и Samsung Heavy Industries (SHI) на строительство более 100 танкеров-газовозов (стоимость сделки составляет 19,23 млрд долларов США). Согласно спецификациям, предусмотрено оснащение танкеров-газовозов двухтопливными низкооборотными двигателями последнего поколения, которые обеспечат соответствие последним экологическим требованиям по выбросам [118].

Стоит отметить, что отдельным пунктом Стратегии развития национальной судостроительной отрасли Республики Корея является необходимость развития стратегического взаимодействия с Российской Федерацией.

Одним из наиболее крупных российских заказчиков верфей Кореи является ПАО «Совкомфлот». За период с 2008 по 2018 год компанией были размещены заказы на строительство 48 единиц судов.

В июне 2020 г. ПАО «Новатэк» объявило о подписании контракта с Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) на строительство двух барж (поставка запланирована на конец 2022 года) для хранения и перегрузки СПГ и обслуживания

запланированных проектов по перевалке СПГ в Мурманске и Петропавловске-Камчатском [122].

В сентябре 2019 г. ООО «ССК «Звезда» и Samsung Heavy Industries объявили об учреждении совместного предприятия по управлению проектами строительства на ССК «Звезда» челночных танкеров дедвейтом от 42 000 до 120 000 т. Samsung Heavy Industries предоставит ООО «ССК «Звезда» технические спецификации, а также документацию технического и рабочего проекта для этих судов, окажет содействие в разработке рабочей конструкторской документации танкеров-челноков совместно с АО «ЦКБ «Лазурит». Кроме того, по условиям соглашения корейская компания обеспечит техническую поддержку планирования, управления и контроля качества в ходе строительных и монтажных работ, закупок материалов и оборудования; обеспечит инженерно-техническое сопровождение строительства челночных танкеров на ССК «Звезда». Также Samsung Heavy Industries проведет обучение российского персонала на своей верфи, организует производственную практику на аналогичных проектах [124].

Ранее в рамках Восточного экономического форума – 2016 ООО «ССК «Звезда» заключил контракты с АО «Роснефтефлот» на строительство 5 инновационных танкеров класса «Зеленый Афрамакс», работающих на газомоторном топливе, серия которых была расширена до 10 судов в 2017 году. Для организации строительства данных судов в России в мае 2017 г. ООО «ССК «Звезда» и Hyundai Samho Heavy Industries (дочернее предприятие Hyundai Heavy Industries) учредили совместное предприятие ООО «Звезда-Хёнде». В развитие данного сотрудничества в 2018 году было согласовано участие Hyundai Samho Heavy Industries в совместном строительстве первых трех танкеров класса «Зеленый Афрамакс», что позволит обеспечить планомерный перенос компетенций строительства инновационных судов на ООО «ССК «Звезда».

В 2017 году между ПАО «НК «Роснефть» и Samsung Heavy Industries заключено Соглашение об основных условиях корпоративного договора об учреждении совместного предприятия в области инжиниринга и управления проектами по строительству арктических челночных танкеров. Пилотными

проектами совместного предприятия станут танкеры-челноки ледового класса дедвейтом 42 000 т и 69 000 т, заказы на строительство которых размещены на ООО «ССК «Звезда» в 2017 и 2018 гг.

Между АО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» (АО «ДЦСС») и компанией Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering (DSME) действует Договор о передаче технологий строительства судов-газовозов. Согласно договору, DSME передала АО «ДЦСС» проектную документацию судна-газовоза класса ARC 7.

В рамках Восточного экономического форума – 2016 дочерним предприятием АО «ДЦСС» – Дальневосточный проектный институт «Востокпроектверфь» был подписан Меморандум с компанией Daewoo Ship Engineering Company (DSEC) о взаимопонимании по созданию совместного предприятия для предоставления услуг в сфере судостроительных технологий и строительства верфей. К настоящему времени разработан и согласован план работы СП (основной акцент плана – передача технологий проектирования верфей и технологии крупноблочного судостроения как основной технологии, вокруг которой осуществляется проектирование верфи).

Развитие российско-корейского сотрудничества в области судостроения предусмотрено концепцией плана «Девять мостов», согласно которому определены следующие цели развития сотрудничества:

– расширение российско-корейского сотрудничества в области проектирования, строительства судов, производства морского оборудования и разработки технологий;

– сотрудничество по совместным инновационным разработкам и технологиям судостроения;

– обмен квалифицированными кадрами и опытом в судостроительной отрасли.

В рамках реализации концепции «9 мостов» российско-корейского торгово-экономического сотрудничества 11 сентября 2018 года в г. Владивостоке было подписано Соглашение о научно-техническом сотрудничестве между

АО «Концерн «Моринсис-Агат» и Корейским научно-исследовательским институтом морского оборудования (KOMERI) о создании совместного Российско-Корейского центра оборудования для морской техники на базе АО «ЦНИИ «Курс». В настоящее время ведется работа по определению перспективных направлений сотрудничества для организации совместных российско-корейских проектов.

В планах создание совместного российско-корейского проектно-конструкторского бюро морской техники и инжинирингового центра на базе АО «ЦНИИ «Курс» и KOMERI в целях содействия эффективной реализации проектов локализации судового оборудования с учётом особенностей жизненного цикла производства судов на территории Российской Федерации и Республики Корея.

Первым этапом корейского взаимодействия в области локализации судового комплектующего оборудования стало согласование ДК по локализации корейского оборудования на предприятиях АО «Концерн «Моринсис – Агат». Стороны также согласовали возможность поставок судового оборудования на основе совместных разработок, в том числе произведенного на предприятиях АО «Концерн «Моринсис – Агат», на рынок Южной Кореи.

Также сотрудничество с корейскими научными организациями развивает АО «ОСК»: 23 мая 2018 года в рамках ПМЭФ АО «ОСК» подписано Соглашение о сотрудничестве с компанией KRISO-ATEC. Целью подписания соглашения является установление и развитие взаимного сотрудничества в разработке, производстве и маркетинге специализированного оборудования в различных сферах, включая перспективные наземные и морские проекты в области нефти, газа, СПГ, судостроения и судового оборудования в России и других регионах, а также с целью реализации концепции «9 мостов» российско-корейского торгово-экономического сотрудничества в судостроении и добывающих отраслях промышленности. Сотрудничество предполагает несколько этапов развития. На начальном будут вестись совместные научно-исследовательские работы, затем должна начаться производственная кооперация, и наконец, размещение производственных площадок на территории России.

Следует отметить, что сотрудничество с Республикой Корея в области поставки судов не имеет перспектив, так как строительство судов для нужд страны осуществляется на корейских верфях, в то время как на иностранных верфях размещаются лишь заказы на строительство отдельных элементов и оборудования для них. В связи с этим наиболее перспективными направлениями сотрудничества для российских компаний является совместная разработка технологий, инновационные проекты, проведение совместных исследований в области СПГ-технологий, локализация производства корейских предприятий на территории России (локализация судового комплектующего оборудования), обмен опытом в судостроительной отрасли между научно-исследовательскими предприятиями обеих стран и проведение соответствующих совместных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

*Япония.* Несмотря на то, что Япония поддерживает режим антироссийских санкций, следует отметить, что анализ рынка данной страны необходим для общего понимания мирового рынка гражданского судостроения, так как Япония является одним из крупнейших игроков.

Судостроительная промышленность Японии является одной из наиболее крупных и высокотехнологичных сфер производства страны и обладает возможностями по выпуску всех основных типов судов. Более 75 % всего объема японского производства, выраженного в суммарном водоизмещении построенных судов, приходится на 16 крупнейших судостроительных компаний, включая три крупнейшие верфи Японии (Imabari Shipbuilding Co[8], Japan Marine United Corporation (JMU) и Oshima Shipbuilding Company).

Судостроительные компании строят преимущественно нефтяные танкеры, сухогрузы, суда для перевозки генеральных грузов, контейнеровозы, газовозы, химовозы, рыболовецкие суда, паромы и пассажирские суда.

[8] 30 ноября 2019 года крупнейшая японская судостроительная компания Imabari Shipbuilding Co., Ltd. и вторая по величине компания Japan Marine United Corporation (JMU) подписали Меморандум о взаимопонимании по слиянию капитала и деятельности. Таким образом, СП станет аналогом корейской Hyundai Heavy Industries, крупнейшей в мире верфи по итогам 2019 г.

Более 200 компаний специализируются на производстве судового комплектующего оборудования различных видов, главных и вспомогательных двигателей, лебедок, кранов, насосов и т.д., которые полностью обеспечивают национальное судостроение необходимым оборудованием.

Характерной чертой географической структуры отрасли является концентрация предприятий вблизи крупных металлургических комбинатов и в районах с развитой транспортной инфраструктурой, что в значительной степени упрощает организацию производственной логистики, благоприятно влияет на формирование высокоэффективных кооперационных связей и значительно повышает производственные возможности. Наибольшее количество предприятий расположено в префектурах Хиросима, Эхимэ, Хёго на побережье Внутреннего Японского моря. Важнейшими центрами кораблестроения являются административно-промышленные районы Токио-Иокогама и Осака-Кобэ.

Отрасль судостроения отличается широкой кооперацией, в которую помимо конечных поставщиков судов и кораблей включены более 3000 производителей отдельных узлов, агрегатов и комплектующих изделий. Так, при строительстве крупнотоннажных судов (танкеры, контейнеровозы, балкеры) задействованы свыше 1900 предприятий, поставляющих оборудование основному подрядчику, который, в свою очередь, несет непосредственную ответственность перед заказчиком по срокам поставок и качеству реализуемой продукции. Данные факторы, с одной стороны, позволяют диверсифицировать каналы поставок, а с другой – снижают их стабильность из-за низкой устойчивости представителей мелкого и среднего бизнеса к изменению финансово-экономической ситуации в стране, а также уменьшают возможности государственного контроля полного цикла выпуска продукции.

Государственные программы обновления флота предусмотрены исключительно в интересах национальных военно-морских сил и Управления безопасности на море Японии. Заказы в интересах национальных военно-морских сил и Управления безопасности на море Японии выполняются только национальными судостроительными компаниями.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Японии, в 2012 году Торговым представительством был реализован проектный паспорт АО «ОСК», который показал отсутствие у японских судостроительных компаний заинтересованности в сотрудничестве. Подтверждением данного факта стали переговоры, проведенные Торговым представительством с японскими судостроительными компаниями в апреле 2018 г., посвященные организации визита представителей корпорации с целью изучения опыта внедрения бережливого производства на верфях. Отказ принять делегацию корпорации основными судостроительными компаниями Японии (Oshima Shipyard, Japan Marine United, Mitsui E&S Group, Mitsubishi Heavy Industries) вызван американскими санкциями в отношении АО «ОСК». С сентября по октябрь 2018 года Торговое представительство совместно с Министерством государственных земель, транспорта и инфраструктуры Японии и Японской судостроительной ассоциацией прорабатывали вопрос о посещении делегацией АО «ОСК» одного из японских судостроительных предприятий, однако на все обращения был получен отказ.

Тем не менее среди текущих проектов в рамках российско-японского сотрудничества в сфере передовых технологий следует отметить сотрудничество между АО «Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро «Онега» и Mitsubishi Heavy Industries, Kawasaki Heavy Industries в области современных технических решений ремонта судов и морских сооружений – подготовка производства верфи в условиях цифровизации отрасли, высокоточное измерение монтажных зазоров для изготовления компенсирующих звеньев оборудования и механизмов, решения по изготовлению компенсирующих звеньев узлов крепления оборудования и механизмов, модульные конструкции противопожарной защиты судовых систем и морских объектов.

Также представляется перспективным сотрудничество с японскими компаниями в области водородной энергетики. Первый в мире танкер-газовоз для транспортировки жидкого водорода ($LH_2$) Suiso Frontier построен на верфи Kawasaki Heavy Industries и спущен на воду в японском порту Кобе в декабре 2019

года. Ранее для проработки возможностей использования водорода в качестве топлива Kawasaki в 2016 году совместно с Iwatani Corporation, Shell Japan Limited и Electric Power Development Co., Ltd. создали Ассоциацию по изучению цепочки поставок водородного энергоносителя без углекислого газа HySTRA (CO2-free Hydrogen Energy Supply-chain Technology Research Association, HySTRA).

Отмечается увеличение объема финансирования НИОКР крупными судостроительными компаниями Японии. Энергоэффективность является основной задачей японской судостроительной отрасли (компаниями разработаны проекты новых судов и новые технологии, нацеленные на снижение выбросов $CO_2$, повышение топливной эффективности и сокращение загрязнения окружающей среды). В некоторых случаях НИОКР выполняются несколькими японскими компаниями и игроками в кооперации. Сотрудничество в данном направлении также является перспективным направлением развития сотрудничества для российских компаний.

**Страны Африки и Ближний Восток**

*Страны Африки.* Для стран Африки характерна закупка судов на зарубежных верфях. Национальные судостроительные предприятия преимущественно заняты строительством и ремонтом небольших судов.

В частности, в Алжире единый оператор морских пассажирских перевозок ENTMV[9] владеет 4 судами для пассажирских перевозок на дальние расстояния и 2 судами для перевозок на близкие расстояния, построенными на верфях Европы: пассажирские паромы для международных перевозок на верфях Испании (EL DJAZAIR II, 2005 г. – верфь IZAR; TARIQ IBN ZIYAD, 1995 г. – верфь Union Naval de Levante; TASSILI II , 2004 г. – верфь IZAR), Японии (ELYROS, 1998 г. – верфь Mitsubishi H.I.Ltd Shipbuilding) и Италии (SERAÏDI и BADJI MOKHTAR II, 2011 г. – верфь HSC Shipyard). В марте 2018 года был подписан контракт между ENTMV и китайской верфью GSI[10] на строительство пассажирского судна. Суда

[9] Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs.
[10] Guangzhou Shipyard International Company Limited.

портофлота также строятся на верфях Испании и Италии. Частное судостроение в Алжире представлено малыми предприятиями, занимающимися строительством и ремонтом рыболовецких катеров.

Обновление грузового, пассажирского и технического флота Алжира осуществляется в рамках реализации Программы укрепления национального морского транспортного флота (Programme de renforcement de la flotte nationale de transport maritime).

Хотя Эфиопия относится к числу стран, не имеющих выхода к морю, в стране имеется собственная национальная судоходная компания Ethiopian Shipping Line (ESL), флот которой включает 14 судов общего назначения, судов типа «ро-ро», судов для перевозки генеральных грузов и балкеров, оборудованных собственными грузовыми средствами. Суда, принятые в эксплуатацию в период 2011–2018 гг., построены на верфях Вьетнама (сухогруз, 2012 г. – Hyundai Vinashin Shipyard Co. Ltd), Индии (сухогруз, 2011 г. – ABG Shipyard Ltd.), Китая (сухогруз, работающий на сжиженном газе, 2018 г. – Sinotrans & CSC Jiangsu Jinling Shipyard Co. Ltd.).

На данный момент практически не имеет своего коммерческого флота ЮАР, за исключением судов обслуживания портового хозяйства и небольшого количества рыболовецких судов. Судостроительная отрасль ЮАР в основном занята строительством небольших судов: буксиры для национальной транспортной госкомпании Transnet, суда обеспечения для нефтяной отрасли, которые экспортируются в Нигерию, Мозамбик, Анголу, а также патрульные суда береговой охраны для ВМС ЮАР. За последние 10–15 лет с момента окончания политики апартеида практически все суда строились по зарубежным проектам. В последние годы отрасль испытывает большие финансовые сложности из-за отсутствия стабильного платежеспособного спроса на новые суда.

Следует отметить, что в ЮАР иностранным компаниям для участия в тендерах на поставку товаров и услуг государственному сектору экономики необходимы местные партнеры с высоким B-BBEE уровнем (политика расширения полномочий чернокожего населения в экономической сфере ЮАР), так как такой союз позволяет надеяться на успешное участие в тендерах. Также действует

программа участия в индустриальном развитии (National Industrial Participation (NIP) Programme) Министерства торговли и промышленности ЮАР, обязывающая иностранных поставщиков товаров и услуг для государственных нужд при превышении их стоимости порога 10 млн долларов США осуществлять встречные закупки товаров в ЮАР или инвестировать в перерабатывающий сектор экономики ЮАР (в том числе на НИОКР) на 30 % от общей стоимости своих поставок (период реализации соглашения – 7 лет). С июня 2016 г. действует требование по локализации продукции, устанавливающее общий минимальный уровень локализации для средств водного транспорта на уровне 60 %.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в ЮАР, в стране действует практика создания совместных предприятий: компания Paramount Naval Systems, специализирующаяся на производстве и обслуживании военно-морских кораблей, имеет совместное производство судов на воздушной подушке с английской компанией Griffon Hoverwork, а также сотрудничает с испанской судостроительной компанией Navantia, австралийской судостроительной компанией Austal и французской Naval Group[11], специализирующейся на строительстве военных кораблей. В 2008 г. голландской Damen приобретена компания FaroceanMarine (в порту Кейптаун), ставшая дочерней компанией Группы – Damen Shipyards Cape Town (Pty) Ltd [54]. Ранее, в период 1972–2005 гг. ЮАР активно взаимодействовала с компаниями из Великобритании, Израиля, Нидерландов, Норвегии и Германии. В настоящее время ЮАР принимает меры по развитию собственного судостроения, в этой связи проекты судов разрабатываются силами национальных компаний либо приобретаются за рубежом, а непосредственное строительство осуществляется на территории республики с привлечением местных специалистов.

В настоящий момент отсутствует опыт поставок продукции российской судостроительной промышленности в страны Африки. Однако при участии торговых представительств Российской Федерации за рубежом, а также используя

[11] Ранее – DCNS, Direction des Constructions Navales.

различные международные площадки (включая комиссии по двустороннему сотрудничеству и соглашения о стратегическом партнерстве[12]), выстраивается активный диалог со странами африканского континента.

В рамках развития российско-алжирского судостроения подписано соглашение о сотрудничестве между Высшей национальной морской школой Бу-Исмаила (Ecole Nationale Supérieure Maritime de Bou-Ismail) и ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».

В октябре – ноябре 2019 г. проведено несколько раундов переговоров с представителями Республики Бурунди о перспективах поставки российской стороной продукции гражданского судостроения, включая: мелкосидящее несамоходное многоцелевое речное сухогрузное судно, мелкосидящую речную несамоходную нефтеналивную баржу, мелкосидящую речную несамоходную комбинированную сухогрузно-нефтеналивную баржу, мелкосидящий буксир-снабженец, буксир-кантовщик, скоростное пассажирское глиссирующее судно, речное судно на подводных крылья, пассажирское судно на подводных крыльях. Учитывая имеющийся бюджет, портфель заказов был существенно сокращен, заводом-строителем определены предприятия Китая, предложившие более выгодное коммерческое предложение (кредитная линия на 20 лет и сниженные цены).

*Египет.* По информации Торгового представительства Российской Федерации в Арабской Республике Египет, в связи с повышением цен на топливо и большой загруженностью автодорог руководством Египта поставлена задача возрождения речного судоходства и реконструкции портовой инфраструктуры на реке Нил. Приоритет отдается проектам по развитию речных пассажирских перевозок на небольшие расстояния (речное такси) и перевозке грузов на всем

[12] В рамках Смешанной межправительственной Российско-Алжирской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству создан Комитет по морскому транспорту (последнее заседание которого состоялось в сентябре 2016 г.). В июле 2018 г. «на полях» саммита БРИКС в г. Йоханнесбурге лидеры России и ЮАР подписали Совместное заявление о стратегическом партнерстве, которое предусматривает взаимодействие в области судостроения.

протяжении р. Нил от Асуанской плотины до Средиземного моря с модернизацией и строительством речных портов.

Также в стратегии развития Египта Vision 2030 в разделе о морской логистике и судостроении указаны следующие направления развития: модернизация портов и строительство индустриальных кластеров в Экономической зоне Суэцкого канала; развитие морской логистики; формирование судоходных компаний; строительство судоподъёмных сооружений для ремонта и строительства судов; привлечение навигационных агентств и компаний к погрузо-разгрузочным работам, буксировке и прочим видам работ; создание компаний по производству, ремонту и грузообработке контейнеров.

Приоритетное значение в реализации программ развития морского и речного транспорта и инфраструктуры Египта уделяется развитию Экономической зоны Суэцкого канала, объединяющей несколько морских портов и судостроительных предприятий. Египетская сторона заинтересована в привлечении на условиях «EPC + финансирование» иностранных компаний, в том числе из России, к реализации следующих крупных проектов:

«Модернизация морского порта в г. Айн-Сохна», включая создание совместной судостроительной компании с оказанием услуг ремонта проходящих морских судов. Также проектом предусмотрено: расширение площади логистической зоны морского порта для создания терминалов по хранению нефтепродуктов, СПГ, сухих грузов; создание центра по оказанию сюрвейерских услуг, бункеровки морских судов, фрахтованию и агентированию; создание промышленной зоны на площади более 16 000 га для предприятий легкой и тяжелой промышленности;

«Модернизация морского порта в г. Восточный Порт-Саид», включающая: расширение порта до 26 км$^2$, создание крупнейшего регионального контейнерного терминала по перевалке грузов; создание специализированных зон для хранения зерна, транспортных средств, нефтепродуктов, СПГ; создание промышленной зоны для предприятий легкой промышленности на площади 4 000 га; строительство жилищно-коммунальной инфраструктуры в городах Восточный Порт-Саид и

Бардавил.

Инвесторам предлагается также участие в проектах по созданию систем функционирования морского порта, инфраструктурных проектах по строительству опреснительных заводов.

Следует отметить, что при рассмотрении вопроса поставки морских и речных транспортных средств Египет делает принципиальный акцент на необходимости локализации производства в стране с передачей технологий на уровне не менее 40% и обучением персонала.

Основными поставщиками судов и судового оборудования в Египет являются Нидерланды, США, Китай, Япония, Сингапур, Финляндия, Германия. Сотрудничество с Россией в этой сфере активизировалось в последние годы.

Египет проводит активную политику по выстраиванию с иностранными компаниями сотрудничества в области водного транспорта и портового хозяйства. В марте 2017 г. Египет и Корея подписали Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству в судостроительной области. Стоит отметить, что Корея подарила Египту военный корабль класса Pohang.

В августе 2017 г. Египет подписал с Управлением по морскому транспорту и портам Сингапура Соглашение о сотрудничестве в области судостроения и инвестиций в развитие портовой инфраструктуры Экономической зоны Суэцкого канала. Соглашением предусмотрено на первом этапе проведение работ по строительству нового пирса в Порт-Саиде.

Также достигнута договорённость с Институтом технического образования Сингапура (Institute of Technical Education of Singapore) о строительстве учебного центра в экономической зоне Суэцкого канала [146].

Управлением Суэцкого канала с Министерством промышленности и внешней торговли Вьетнама в августе 2017 г. подписан Меморандум о взаимопонимании о сотрудничестве в области рыбоводства, создании технического учебного центра и обмене опытом в области судостроения.

В 2017 г. Президент Египта Абдель Фатах Аль-Сиси выразил заинтересованность в освоении российских технологий в области судостроения,

подчеркнув большой интерес к изучению и использованию опыта гражданского судостроения и строительства верфей. Отмечена заинтересованность в создании совместного с Россией предприятия по производству морских и речных судов на территории Египта.

АО «ЦТСС» совместно с АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» прорабатывает возможность сотрудничества с Египтом по вопросам модернизации существующих и создания новых мощностей в интересах Администрации Суэцкого канала для обеспечения ремонта существующих судов технического флота, а также строительства новых судов и плавсредств, обеспечивающих эксплуатацию канала.

В апреле 2019 г. АО «ЦТСС» был проведен ряд переговоров с представителями египетской стороны, а также осмотр следующих предприятий: Port Tawfik Shipyard (верфь у южного входа в Суэцкий канал в г. Суэц), Port Suez Shipyard (верфь у южного входа в Суэцкий канал в г. Суэц), Port Said Shipyard (верфь у северного входа в Суэцкий канал в г. Порт-Саид). По результатам осмотра указанных предприятий АО «ЦТСС» были подготовлены технические предложения по реконструкции и техническому перевооружению мощностей верфи Port Tawfik Shipyard в обеспечение строительства рыболовных судов и судов из композиционных материалов.

По результатам состоявшегося в октябре 2019 г. совместного визита представителей АО «ЦТСС» и АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс» в Египет были разработаны презентация по перспективам развития верфей, расположенных на территории Суэцкого канала, и техническое задание на разработку предпроектных предложений по развитию производственных мощностей верфей Администрации Суэцкого канала.

С наступлением периода распространения коронавирусной инфекции переговоры перешли в онлайн-формат. В июне 2020 года от Администрации Суэцкого канала получено письмо о приостановке реализации проекта модернизации верфи Port Tawfik Shipyard в связи с невозможностью его финансирования, вызванной негативными последствиями распространения

коронавирусной инфекции. В августе 2021 года переговоры с Администрацией Суэцкого канала по данному вопросы были возобновлены.

В апреле 2019 г. технические специалисты Национальной компании по рыболовству и рыбным ресурсам Египта посетили АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького» для обсуждения стоимости и сроков строительства крупной серии рыболовецких судов для Египта.

*Турция.* Судостроение является одним из ведущих секторов турецкой обрабатывающей промышленности. Турецкая судостроительная промышленность вносит значительный вклад в экономику страны. На верфях Турции могут строиться суда различных типов и размеров, включая: танкеры-химовозы, рыболовецкие суда, контейнеровозы, сухогрузы, яхты, буксиры, нефтяные танкеры, паромы, парусные суда, грузовые суда, катера различного назначения, суда береговой охраны.

Сегодня наметилась тенденция диверсификации выпускаемой в стране судостроительной продукции. Получило развитие строительство морских нефтяных платформ, вспомогательных судов, специальных буксиров, научно-исследовательских судов. Кроме того, Турция остается одним из ведущих мировых производителей яхт класса люкс.

Среди услуг, предоставляемых турецкими судостроительными заводами, важную роль играет ремонт и техническое обслуживание. Утилизация и слом судов также являются важной частью турецкой морской отрасли. В связи с развитием турецкой судостроительной промышленности и мировым спросом резко возросли объемы производства и разнообразие продукции судостроительной отрасли. Отрасль может производить якоря, цепи, лебедки и оборудование, электрические кабели и гидравлические агрегаты.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Турецкой Республике, Планом развития Турции на 2019–2023 гг. в том числе предусмотрены разделы по тематике судостроения. В первую очередь в целях повышения конкурентоспособности турецких предприятий декларируется создание Технического комитета по морским технологиям и промышленности

(DENİZ-TEK при Министерстве промышленности и технологий Турции). Комитет, в состав которого входят представители Министерства промышленности и технологий, Министерства окружающей среды и урбанизации, Министерства финансов и казначейства, Министерства транспорта и инфраструктуры, Управления оборонной промышленности при Президенте, командования ВМС и других государственных ведомств Турции, занимается разработкой рекомендаций и стратегий производства, импорта и экспорта, связанного с судостроением и морскими технологиями. Комитет активно взаимодействует с Международной морской организацией и структурами ЕС, в том числе в целях развития возможностей сотрудничества между Турцией и зарубежными странами.

Также Планом развития Турции предусмотрен запуск Программы по переоборудованию судов, используемых для пассажирских и автомобильных перевозок на короткие расстояния, в экологически чистые и энергоэффективные электрические суда. В рамках новой программы предполагается существенное снижение вредных выбросов силовых установок на горючем топливе (за счёт перехода на комбинированные энергоустановки) или полный отказ от топливопотребляющих энергоустановок в пользу энергоустановок на электротяге с аккумуляторным питанием.

Отдельно стоит отметить планы по развитию потенциала свободной торговой зоны Антальи в качестве центра строительства (яхты класса люкс, специализированные катера и лодки, например для береговой охраны), обслуживания и ремонта яхт на Ближнем Востоке, в Европе и Средиземноморье. Резидентами свободной торговой зоны Антальи являются более 80 компаний, половина из которых занимаются производством и обслуживанием яхт.

Основная доля экспорта судостроительной продукции Турции приходится на пассажирские суда, прогулочные катера, паромы и грузовые суда. В пятерку крупнейших заказчиков продукции турецкого судостроения входят: Норвегия, Маршалловы острова, Мальта, Франция, и Гонконг. Крупнейшими поставщиками судостроительной и смежной продукции Турции являются Южная Корея, Дания, Италия, Франция и США.

В рамках российско-турецкой кооперации в области судостроения в декабре 2018 г. было подписано Соглашение между российской компанией АСТОН и турецкой судостроительной компанией Desan Deniz Ticaret A.Ş. на проведение работ по модернизации российского судна Kavkaz 5. Работы закончены в сентябре 2019 г., судно передано российскому заказчику.

В апреле 2018 года состоялось заседание подгруппы по судостроению и яхтостроению Смешанной межправительственной российско-турецкой комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству. Обсуждены перспективы развития двусторонних проектов, в том числе на территории судостроительных кластеров в России. В заседании Подгруппы приняли участие представители АО «ОСК», АО «ЦТСС», АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», Министерства транспорта, морских дел и коммуникаций Турции и Турецкой ассоциации экспортёров судов, яхт и морских услуг, в состав которой входят ключевые судоверфи Турции. В рамках мероприятия также состоялось посещение верфи SEDEF, специализирующейся на производстве и модернизации судов гражданского и военного назначения.

ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (входящий в АО «ОСК») осуществляет взаимодействие с турецкой верфью Kuzey Star Shipyard Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.S. в рамках контракта на проектирование и строительство автомобильно-железнодорожного парома для линии Усть-Луга – Балтийск и строительства парома для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск. Работы по строительству паромов осуществляются на верфи турецкой компании. В связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой и карантинными ограничениями отмечается существенное отставание от контрактных графиков строительства.

В марте 2018 года ООО «Востокрыбпром» (входит в группу компаний «Русская рыбопромышленная компания») и турецкая компания Tersan Tersanecilik Sanayi Ve Ticaret A.S. заключили контракт на строительство морозильного супертраулера «Владимир Лиманов». 10 декабря 2020 г. проведена торжественная церемония приёмки судна в г. Стамбуле. Судно «Владимир Лиманов» является

пилотным и должно обеспечить «обкатку» технологий и передачу опыта российским верфям для строительства последующих 10 серийных судов, заказанных ГК «Русская рыбопромышленная компания» на АО «Адмиралтейские верфи» (г. Санкт-Петербург). Общий объем инвестиций РРПК в строительство в России новых судов такого типа составляет более 65 млрд рублей.

В ноябре 2020 года ООО «Тихоокеанская рыбопромышленная компания» заключила контракт с турецкой верфью Tersan на строительство современного траулера класса ICE 3. Планируемый срок передачи судна российской стороне – 4 квартал 2023 года.

Представляется перспективным сотрудничество с турецкими коллегами по совместному проектированию и строительству судов и морской техники, а также проектированию новых и модернизации существующих судостроительных и судоремонтных предприятий, а также в области научно-технического сотрудничества. По итогам состоявшегося в июле 2021 года заседания Смешанной межправительственной Российско-Турецкой комиссии по торгово-экономическому сотрудничеству судостроение определено как одна из перспективных сфер сотрудничества, и дано поручение оказывать содействие российским и турецким компаниям при реализации совместных проектов в сфере судостроения.

*Иран.* Судостроительная и судоремонтная промышленность Ирана находится в тяжелом состоянии в связи с действующими на протяжении последних 40 лет международными и односторонними санкциями. Иностранное оборудование, используемое на большинстве судостроительных предприятий, выработало свой ресурс и требует капитального ремонта или замены. Собственное производство судостроительного оборудования недостаточно развито. В Иране действуют 3 крупные государственные компании по гражданскому судостроению. Кроме того, проектированием и строительством судов (наряду с кораблями) занимается Организация морской промышленности Министерства обороны Ирана. Иранская государственная компания Sadra является ведущей судостроительной и судоремонтной компанией Ирана, специализируется на строительстве и ремонте

судов различных типов [163]. Среди заказов компании за последние годы: многоцелевое судно, плавучая буровая платформа, танкер Афрамакс, электроэнергетические сборные баржи и другие. Иранская судостроительная и офшорная промышленная компания ISOICO специализируется на строительстве и ремонте различных типов судов и морских сооружений (контейнеровозы, нефтяные танкеры, буксиры, баржи, катамараны, специальные суда). За последние годы реализованы проекты катамарана, многоцелевого буксира, контейнеровоза, нефтяных танкеров.

В соответствии с Планом развития морской индустрии до 2025 года промышленными компаниями Ирана будет построено 176 морских судов (70 единиц будет построено Marine Industries Group (MIG) Министерства обороны Ирана, специализирующееся на проектировании и строительстве буксиров, плавучих доков, судов снабжения, танкеров, пассажирских и рыболовных судов, грузовых судов, барж, быстроходных патрульных и учебных катеров, нефтяных комплексов), в первую очередь речь идёт о судах снабжения офшорных объектов.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Исламской Республике Иран, отмечается, что с учетом отсутствия бюджетных средств основным требованием иранских заказчиков является наличие у исполнителя средств для выдачи кредита для дальнейшей закупки иранской стороной. Потребность в новых судах обеспечивается преимущественно за счет закупок за рубежом и привлечения инвестиций иностранных партнеров во внутреннее производство.

В августе 2020 г. заместителем Председателя Правительства Российской Федерации Ю. И. Борисовым отмечалось, что Иран имеет большие надежды на приобретение российской (военной) техники после снятия санкций [110]. Эмбарго на поставки в Иран, а также экспорт из Ирана обычных вооружений истекло в октябре 2020 г. В первую очередь свои потребности Иран будет удовлетворять при посредничестве стран, с которыми установились стратегические отношения, включая Россию и Китай. Россия на сегодняшний день является одним из приоритетных партнеров Ирана в этом направлении, что, безусловно, окажет

благоприятный эффект на сотрудничество, в т.ч. в сегменте гражданского судостроения.

АО «ОСК» в 2021 году активно прорабатывало возможные направления сотрудничества с Ираном. По итогам проведенных переговоров в ноябре 2021 г. между АО «ОСК» и организацией промышленного развития и обновления Ирана IDRO Group[13] был подписан Меморандум о сотрудничестве, направленный на совместное строительство различных судов и морских сооружений на верфях Ирана, России или третьих стран в целях удовлетворения потребностей иранского, российского и международного рынков. Документ предполагает разработку долгосрочного стратегического плана сотрудничества сторон.

В целях развития гражданского судоходства Иранская судоходная компания (IRISL) привлекает к сотрудничеству иностранные судостроительные компании. При этом стоит отметить, что Министерством финансов США 8 июня 2020 года опубликован список танкеров, контейнеровозов и других судов (121 ед.), принадлежащих или приписанных к иранскому перевозчику IRISL, на которые распространяются дополнительные вторичные санкции, что может ограничить деятельность рынка нефти и нефтепродуктов [131].

Планами по развитию иранской компании IRISL в период 2017–2022 гг. предусмотрено обновление грузового и пассажирского флота (49 ед.). В связи с этим российским компаниям целесообразно проработать вопрос поставок российской продукции гражданского судостроения в интересах Иранской судоходной компании.

Следует отметить, что компания IRISL в декабре 2016 года подписала контракт с южнокорейской судостроительной компанией Hyundai Heavy Industries на сумму 650 млн долларов США на строительство 10 судов, включая 4 контейнеровоза, 6 танкеров-химовозов. Поставку планировалось начать в марте 2018 года, однако в настоящее время передача судов приостановлена из-за введения санкций [155].

[13] Одна из крупнейших компаний в Иране, а также один из крупнейших конгломератов Азии.

Ранее в июле 2016 г. было объявлено, что IRISL и иранская компания по производству нефти Iranian Offshore Oil Co. заключили предварительные сделки с южнокорейскими верфями на заказы на сумму около 2,4 млрд долларов США. Соглашения являются следствием усилий Ирана по возвращению в мировое судоходство после ряда международных санкций, но выполнение заказов будет зависеть от финансирования, которое иранцы еще не получили. Также компанией IRISL, Iranian Offshore Oil Co., дочерней компанией государственного нефтяного гиганта National Iranian Oil Co., велись предварительные переговоры с Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering. Co. о заказе как минимум 5 самоподъемных буровых установок (примерно по 205 млн долларов США каждая) [157].

Южнокорейская компания Daewoo Shipbuilding Marine Engineering (DSME) в декабре 2016 года заключила соглашение с Организацией промышленного развития и реконструкции Ирана (Министерство промышленности и торговли Ирана) по созданию совместной судостроительной верфи в Иране.

По соглашению DSME также передаст производственные технологии. Ожидается, что сделка поможет DSME и другим компаниям получить заказы от нефтеперерабатывающих заводов и других компаний Ирана. Иран заинтересован в сотрудничестве с корейскими судостроительными компаниями в целях модернизации национальных верфей. Организация промышленного развития и реконструкции Ирана (IDRO) хочет получить от DSME передовые технологии и ноу-хау в области управления верфями, чтобы превратить Иран в центр судостроительной промышленности на Ближнем Востоке. IDRO также предлагала DSME инвестировать в Иран для производства оборудования и промежуточных материалов [150].

В планах DSME также создание компании совместно с Организацией промышленного развития и реконструкции Ирана (IDRO), Национальной иранской танкерной компанией (NITC) и Судоходной линией Исламской Республики Иран (IRISL). С 1983 года компания Daewoo поставила иранским компаниям 38 судов на сумму 1,65 млрд долларов США [151].

В октябре 2017 года в Пекине было подписано соглашение между китайским CITIC Trust и 5 иранскими банками о предоставлении китайской стороной кредитной линии на сумму 10 млрд долларов США для поддержки проектов в Иране, из которых около 500 млн долларов США предназначены на закупку судов [155].

В октябре 2016 года Иранская судостроительная и офшорная промышленная компания (ISOICO) и голландская морская группа Royal IHC подписали Меморандум о взаимопонимании по вопросам проектирования и передачи знаний, а также производства и поставки оборудования. Иран приветствует голландские компании для инвестиций в судостроительный сектор и передачи современных ноу-хау Ирану [156].

В ноябре 2017 г. иранская судостроительная компания Arvandan и компания Damen (Нидерланды) также подписали Меморандум о взаимопонимании по сотрудничеству при строительстве современных морских судов в Иране. Сотрудничество предусматривает передачу Ирану технологий и ноу-хау [130].

*Страны GCC[14]: ОАЭ, Саудовская Аравия, Кувейт, Бахрейн, Катар, Оман.* Судостроительные и судоремонтные предприятия ОАЭ (государственные и частные) оснащены новейшими технологиями и высокотехнологичным оборудованием. ОАЭ имеют большой опыт международного сотрудничества в области судостроения. Основными странами-партнерами выступают США, Нидерланды, Франция, Великобритания, Малайзия, Италия. В стране широко распространена практика приобретения дизайн-проектов и заказа судов в европейских и азиатских верфях с их последующим дооборудованием в ОАЭ. В последнее время в отрасли активно идет так называемый процесс эмиратизации. Местные партнеры заинтересованы в привлечении технологий и создании производственных мощностей на территории страны.

Как отмечалось ранее, в марте 2018 года в Саудовской Аравии дан старт строительству крупнейшей верфи на Ближнем Востоке International Maritime

[14] Gulf Cooperation Council – Совет сотрудничества арабских государств Персидского залива

Industries. Lamprell инвестирует в проект около 140 млн долларов США, доля компании в проекте – 20%. Saudi Aramco получит контрольный пакет акций (50,1%), инвестировав в строительство до 350,7 млн долларов США, Bahri – 19,9% при вложениях в виде 139,3 млн долларов США, HHI – 10% при 70 млн долл. вложений соответственно.

Операционная деятельность IMI уже активно ведётся: в 2019 г. Bahri заказала один нефтяной танкер VLCC (строительство VLCC ведется на Hyundai Heavy Industries в Южной Корее, что будет способствовать интеграции и практическому обучению персонала IMI), первое судно из 52, которые Bahri обязалось купить в течение следующих 10 лет по Соглашению о закупке[15] с IMI; в январе 2020 года подписано Соглашение с ARO Drilling (совместное предприятие Saudi Aramco и Valaris Companies) о покупке 2 самоподъемных буровых установок и последующего субподряда с Lamprell.

Наряду с активным присутствием Hyundai Heavy Industries в регионе GCC также активно работает южнокорейская компания Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, которая является основным поставщиком нефтяных и газовых танкеров для Kuwait Oil Tanker (транспортировка углеводородов, добытых материнской компанией Kuwait Petroleum Corporation), а также поставщиком СПГ-танкеров (первый из четырех передан в мае 2020 г.) для Global Shipping Co. Ltd. (совместное предприятие Nakilat (60%), государственной компании Катара по перевозке газа с самым большом СПГ-флотом в мире (69 ед.) и Maran Ventures Inc. (40%, Angelicoussis Group, греческой частной группы судоходных компаний с флотом из более чем 150 действующих и строящихся судов. Maran Ventures – СПГ-судовладелец группы Angelicoussis, управляет своим флотом из 33 СПГ-танкеров).

В 2019 году в Абу-Даби в рамках выставки IDEX итальянская судостроительная корпорация Fincantieri и ADSB[16], специализирующаяся на строительстве, ремонте и переоборудовании преимущественно кораблей, объявили,

[15] Offtake agreement.
[16] Abu Dhabi Ship Building Company – входит в инвестиционный суверенный фонд Mubadala при Правительстве Абу-Даби.

что достигли принципиального соглашения об изучении будущих форм промышленного и рыночного сотрудничества [154]. Следующим этапом реализации Соглашения станет подписание Меморандума о взаимопонимании, подпадающего под Стратегию развития Fincantieri на Ближнем Востоке и способствующего развитию местной деятельности как в сегменте судостроения, так и в сфере услуг и послепродажного обслуживания, которые будут осуществляться в регионе. Fincantieri и ADSB создадут рабочую группу для определения и подготовки общих предложений, максимизирующих локализацию, где это возможно, для будущих программ, связанных с Военно-морским флотом ОАЭ и Управлением по критической инфраструктуре и защите прибрежных районов (CICPA), которые предусматривают строительство новых судов, а также переоборудование и техническое обслуживание будущего флота ВМС ОАЭ.

В декабре 2019 года объявлено о создании новой компании – Rosetti-Ali & Sons (совместное предприятие ASMEF[17] и итальянской Rosetti Marino Group), нацеленной на реализацию проектов по добыче нефти и газа на суше и на шельфе, что будет способствовать расширению соответствующих рыночных возможностей партнеров [145]. ASMEF, имеющее высокий рейтинг внутригосударственного значения (ICV), стратегическое расположение и устоявшиеся отношения с Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), в сочетании с проверенным опытом Rosetti Marino в нефтегазовом секторе, как ожидается, обеспечит региональным клиентам безопасную, своевременную и экономически выгодную реализацию шельфовых нефтегазовых проектов.

Портовый оператор Abu Dhabi Ports (ADPC) в марте 2020 г. заключил Соглашение о сотрудничестве с канадской компанией Robert Allan Ltd. (старейшее частное морское конструкторское бюро в Канаде, создано в 1930 году в Ванкувере), специализирующейся на проектировании широкого спектра морских судов [144]. Целью партнерства является разработка первых в мире полностью безэкипажных автономных коммерческих буксиров. Соглашение о сотрудничестве подписано в

[17] Ali and Sons Marine Engineering Factory.

рамках проведения заседания Международной морской организации (IMO) в штаб-квартире IMO в Лондоне. Предполагается, что в будущем буксиры пополнят флот SAFEEN, подразделение Abu Dhabi Ports, оказывающее портовые услуги.

Также стоит отметить крупномасштабный проект Омана и Китая по строительству в деревне Дукм (Duqm), в 550 километрах от Маската, нового промышленного города China-Oman (Duqm) Industrial Park, ориентированного на транзит китайских товаров в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Объём инвестиций в проект оценивается в 10,7 млрд долларов США [160]. В зоне вокруг Duqm уже есть порт и сухой док, а также нефтеперерабатывающий завод, построенный частично на деньги Кувейта, и нефтехимические заводы. Проектом предусмотрено строительство комплекса для хранения строительных материалов и их дальнейшего распределения по всему региону (стоимостью 138 млн долларов США) и 9 объектов, включая завод по производству метанола (стоимостью 2,8 млрд долларов США), трубные заводы, завод по сборке автомобилей (стоимостью 84 млн долларов США), гостиницу (стоимостью 203 млн долларов США), которые должны быть завершены до 2023 г.

В апреле 2020 Катар (Qatar Petroleum) подписал Соглашение с Hudong-Zhonghua Shipbuilding Group Co., Ltd. (Hudong – 100% дочерняя компания Китайской государственной судостроительной корпорации CSSC) о резервировании мощностей для строительства танкеров для перевозки СПГ (16 газовозов СПГ вместимостью по 174 000 м$^3$, цена контракта – более 3 млрд долл. США), в том числе в рамках проектов компании по расширению Северного месторождения [139]. В соответствии с Соглашением значительная часть судостроительных мощностей Hudong по строительству судов СПГ будет зарезервирована до 2027 года. Это Соглашение является первой частью большого заказа, который может включать в себя более 60 танкеров СПГ. Для Китая этот заказ имел большое значение, так как 82% своего СПГ Китай импортирует. Поэтому в целях удовлетворения растущего спроса на СПГ Китай стремится к более долгосрочным поставкам в ближайшие годы. Между тем укрепление отношений между Катаром и Китаем негативно скажется на американских экспортных

проектах СПГ. Эти проекты выиграли бы от сделок по поставкам с Китаем, учитывая, что Китай снял ранее введенный 25%-ный тариф на американский СПГ.

Однако в июне 2020 Катар (Qatar Petroleum) заключил Соглашение о резервировании производственных мощностей до 2027 года с «большой тройкой» южнокорейских судостроителей – Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME), Hyundai Heavy Industries (HHI) и Samsung Heavy Industries (SHI) под строительство танкерного СПГ флота[18]. Qatar Petroleum зарезервировала 60% южнокорейских мощностей под производство газовозов до 2027 года. За 19 млрд долларов США южнокорейские верфи построят более 100 газовозов общей стоимостью свыше 19,2 млрд долларов США [164].

Опыт сотрудничества с Россией в области судостроения со странами GCC практически отсутствует. В 2017 г. ГК «Калашников» поставлен многоцелевой катер «Лидер 10» в интересах заказчика из ОАЭ.

По итогам восьмого заседания Российско-Эмиратской межправительственной комиссии, состоявшейся в июне 2018 года, судостроение включено в ряд перспективных отраслей двустороннего сотрудничества. В этой связи Торговым представительством Российской Федерации в ОАЭ проводится работа по продвижению продукции российского судостроения на местном рынке: в частности, проведены переговоры о перспективах сотрудничества в области скоростных пассажирских судов с частичной локализацией производства в ОАЭ, а также в области водородной энергетики.

Потребность ОАЭ в скоростных пассажирских судах обусловлена протяженной береговой линией и наличием большого количества островов, в том числе со значительным производственным потенциалом нефтегазовой отрасли. В рамках заседания отмечено, что для ОАЭ более актуальны суда на воздушной подушке, чем на подводных крыльях, в связи с преобладанием мелководья у

[18] Проект расширения Северного месторождения позволит увеличить мощности по производству СПГ в Катаре с 77 млн тонн в год до 126 млн тонн в год. Программа создания флота судов для перевозки СПГ Qatar Petroleum является крупнейшей в истории производства СПГ и будет играть ключевую роль в удовлетворении потребностей в перевозках СПГ в рамках местных и международных проектов Qatar Petroleum, а также в обновлении флота СПГ в Катаре (новые суда станут частью флота Nakilat, будь то на основе полной собственности или в рамках СП).

береговой линии. Особый интерес эмиратской стороны вызывает возможность трансфера технологий. Не меньшее внимание уделяется в ОАЭ поддержке спроса на принципиально новые для страны средства морского и иных видов транспорта, включая водное такси для организации сообщения с новыми девелоперскими объектами на насыпаемых островах.

В 2017 г. состоялись переговоры АО «ЦТСС» с King Abdullah Port (Саудовская Аравия) об организации на территории Садовской Аравии судоремонтного предприятия для обслуживания судов региона. Представители King Abdullah Port выразили заинтересованность в сотрудничестве по данному проекту.

АО «ОСК» установлены контакты с компаниями Омана по участию в программе строительства маломерного рыболовного флота Министерства сельского хозяйства и рыболовства Омана.

Учитывая практику стран GCC по совместной реализации с зарубежными партнерами проектов в области судостроения, перспективными направлениями сотрудничества могут быть совместное развитие компетенций и трансфер технологий, а также совместное проектирование и строительство высокотехнологичных судов.

**Страны СНГ**

*Казахстан.* Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Республике Казахстан, государственные программы преимущественно ориентированы на реализацию мероприятий по обеспечению безопасности судоходства, включая комплекс мероприятий по поддержанию гарантированных габаритов судового хода, соблюдение судовладельцами требований технической безопасности судов, а также на обеспечение водных путей в судоходном состоянии и содержание шлюзов.

К основным проблемам водного транспорта в Казахстане в первую очередь относится высокий уровень износа государственного технического флота, неразвитость судостроительных и судоремонтных предприятий, слабое развитие береговой

инфраструктуры, нехватка служебно-разъездных катеров для осуществления контроля на водном транспорте, несоответствие образовательной системы международным требованиям, что влечет нехватку квалифицированных кадров.

В Проекте дорожной карты развития морской индустрии Казахстана отмечается большая потребность морского транспорта в навигационных системах (требование обеспечения безопасности мореплавания является основным условием включения Казахстана в международную транспортную инфраструктуру). В целях развития технологического и инновационного потенциала дорожной картой предлагается рассмотреть возможность создания специализированного научно-исследовательского института, а также ввести в казахстанских вузах предмет «Судостроение».

При разработке российскими предприятиями направлений сотрудничества с заказчиками из Казахстана необходимо также учитывать, что в целях диверсификации оказываемых услуг на рынке морских перевозок грузов предполагается поэтапное увеличение сухогрузного флота. В рамках расширенного заседания коллегии Министерства индустрии и инфраструктурного развития, состоявшегося в феврале 2020 г., Министерству индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан поручено разработать Концепцию развития судоходства по внутренним водным путям страны [111].

Следует отметить, что казахстанская судоходная компания Caspian Offshore Construction, оказывающая различные услуги для морской отрасли на шельфе, уже несколько лет является клиентом голландской компании Damen [148]. В феврале 2019 г. компания приняла в эксплуатацию буксир проекта Damen Stan Tug 1606 ледового класса, построенный на китайской верфи Damen Shipyards Changde в Чандэ. Судно стандартного проекта 1606 после получения заказа было модернизировано в соответствии с требованиями заказчика. Также компанией Damen в ноябре 2016 г. и в 2019 г. переданы три буксира «Эмба» и «Талас» и «Иргиз» по заказу ТОО «НМСК «Казмортрансфлот». Новые суда танкерного флота построены на верфях Южной Кореи (Samsung Heavy Industries), многофункциональные суда для перевозки сверхкрупногабаритных грузов по

маршруту порт Курык – порт Прорва (для реализации перспективного проекта по расширению ТОО «Тенгизшевройл») построены на верфи VARD (Румыния).

Из последних проектов с участием российских компаний стоит отметить сдачу нового сухогруза проекта RSD49 под названием «Атамекен» (июнь 2017 г. в порту Актау), построенного на ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» по заказу казахстанской компании ТОО «KTZ Express Shipping» [121]. Ранее в 2015 г. АО «ОСК» поставлены в Казахстан 2 многофункциональных буксира.

*Азербайджан.* Следует отметить, что ведущее судостроительное предприятие Азербайджана – ООО «Бакинский судостроительный завод», введенное в эксплуатацию в сентябре 2013 г., является совместным предприятием Государственной нефтяной компании Азербайджанской Республики SOCAR (65% акций), Азербайджанской инвестиционной компании (25%) и сингапурской компании Keppel Offshore & Marine (10%, инвестиции в строительство завода составили 470 млн долларов США), осуществляющей непосредственно управление и эксплуатацию [147].

Британская компания Caspian Marine Services Ltd., начавшая свою деятельность в Азербайджане в мае 2006 года, образовав альянс с государственной нефтегазовой компанией SOCAR, управляет флотом из 26 морских вспомогательных судов, задействованных в нефтегазовых проектах на шельфе Каспийского моря, и предоставляет такие услуги, как перевозка пассажиров, управление судами, обслуживание и поддержка судов. В 2016 г. Европейский банк реконструкции и развития предоставил компании кредит в размере 20,4 млн долларов США на приобретение необходимых судов для выполнения работ в Каспийском море. По заказу Caspian Marine Services Ltd., на ПАО «Завод «Красное Сормово» построены и переданы заказчику (2016 г. и 2017 г.) 2 танкера проекта RST27 класса «Волго-Дон макс», предназначенные для смешанной («река-море») перевозки нефти и нефтепродуктов [116].

Обновление флота Азербайджана осуществлялось в соответствии с «Государственной программой развития пароходства в Азербайджане в 2016–2020

годах» и Концепцией развития «Азербайджан – 2020: взгляд в будущее». В соответствии с ключевыми показателями Госпрограммы предполагалось обновление флота согласно требованиям на рынках перевозок, усиление судоремонтной базы, а также подготовка высококвалифицированных местных кадров в области судоходства.

Согласно информации Торгового представительства Российской Федерации в Азербайджанской Республике, основными партнерами ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» являются BP (Великобритания), Topaz Marine (ОАЭ), McDermott (США), Saipem (Италия), Tengizchevroil (Казахстан).

Реализованные российскими компаниями проекты в интересах заказчиков из Азербайджана создали основу для долгосрочных партнерских отношений с судовладельцами страны.

ПАО «Завод «Красное Сормово» построил более 100 танкеров для судоходных компаний Каспийского региона. Из последних проектов стоит отметить контракт с Caspian Marine Services Ltd. на строительство и поставку 2 танкеров проекта RST27, переданных заказчику в 2016–2017 гг. В период с 2002 по 2009 г. завод поставил по заказу ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство»: 1 сухогрузный теплоход типа Волга (2002 г.), 2 танкера типа СФАТ (2003 г.), 7 танкеров типа «Гейдар Алиев» (2004–2009 гг.). Также среди российских заводов-строителей, имеющих опыт сотрудничества с Азербайджаном, – АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького», в 2008 г. построен нефтеналивной танкер «Джаббар Хашимов».

Также стоит отметить проекты по фрахтованию азербайджанских судов российскими заказчиками. В 2017 г. российская компания Marine Offshore Contractor (Астрахань) арендовала у ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» крановое судно «Гурбан Аббасов» для эксплуатации в российской акватории Каспия.

Россия активно сотрудничает с Азербайджаном по развитию круизного судоходства в Каспийском регионе. В декабре 2017 г. подписан соответствующий Меморандум о сотрудничестве между ЗАО «Азербайджанское Каспийское

морское пароходство» и ОАО «Московское речное пароходство», предусматривающий совместную деятельность по изучению и выработке оптимальных маршрутов круизных пассажирских судов, таких как порты Черного моря – внутренние водные пути России – Астрахань – порты Каспийского моря; Москва – Баку; Астрахань – Махачкала – Баку; Баку – Анзали – Ноушехр – Туркменбаши – Актау – Астрахань и другие. Судоходные компании двух стран будут вести подготовку совместных инвестиционных проектов, в том числе по совместной эксплуатации круизного пассажирского лайнера проекта «Петр Великий» и постройке новых круизных судов для развития морского туризма по запланированным маршрутам.

В период с 25 по 30 ноября 2019 г. состоялся визит азербайджанской делегации (ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство») на российские судостроительные предприятия: АО «Судостроительный завод «Лотос», АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького», ПАО «Завод «Красное Сормово». По итогам визита азербайджанская сторона подтвердила заинтересованность в строительстве судов на российских верфях по отдельным направлениям. По информации азербайджанской стороны, по причине снижения деловой активности из-за эпидемиологической обстановки планы по строительству нового флота ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» скорректированы (сдвиг сроков строительства новых судов, объемы финансирования проектов).

Согласно Протоколу двадцатого заседания Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству, между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой отмечается заинтересованность российских компаний, осуществляющих деятельность в области судостроения, в поставках своей продукции в Азербайджанскую Республику и расширении сотрудничества.

*Туркменистан*

Торговое представительство Российской Федерации в Туркменистане отмечает, что одним из приоритетных направлений государственной политики

Туркменистана является формирование развитой транспортной инфраструктуры, в том числе современного торгового флота.

Программой социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы в части, касающейся морского транспорта, предусмотрено в том числе: развитие и совершенствование морского транспорта; создание морского торгового флота Туркменистана; повышение роли морского транспорта в международной торговле страны; реализация конкурентоспособной, развитой и усовершенствованной системы морского транспорта.

АОЗТ «Морской торговый флот», национальный морской перевозчик, создано в 2015 г. в целях модернизации деятельности морского флота и совершенствования транспортных услуг при перевозках Государственным агентством морского и речного транспорта совместно с соответствующими министерствами и ведомствами.

Основными странами-партнерами Туркменистана являются государства прикаспийского региона. За последние 10 лет по заказам из Туркменистана на астраханских судостроительных и судоремонтных предприятиях было построено и отремонтировано различных судов и морской техники на сумму свыше 600 млн долларов США, включая построенные на ПАО «Завод «Красное Сормово» 6 нефтеналивных судов. Среди последних проектов, реализованных предприятиями АО «ОСК» по заказу Туркменистана, стоит отметить: судно-снабженец (2018 г.) и стационарную буровую платформу (2018 г.).

Также среди стран-партнёров в области судостроения Китай (3 промыслово-транспортных рыбоморозильных судна «Берекет», «Балыкчи» и «Гарлавач», построенные на китайском заводе Taizhou Kouan Shipbuilding), Эстония (танкер «Битарап», построенный на заводе Reval Shipbuilding), Хорватия (2 новых буксирных судна «Алем» и «Джахан», паром «Беркарар» класса RO-PAX построены на верфи Uljanik).

При разработке предложений о сотрудничестве целесообразно учитывать, что Программой экономического сотрудничества между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана на 2021–2023 годы,

подписанной 7 октября 2021 года в г. Ашхабаде Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана, предусмотрено продолжение наращивания взаимовыгодного сотрудничества и содействие развитию партнерских отношений между предприятиями двух стран, в том числе в области судостроения. Программой предусмотрено расширение взаимовыгодного сотрудничества в транспортной сфере, формирование благоприятных условий для роста грузоперевозок, эффективного использования международных транспортных коридоров и инфраструктуры (развитие взаимодействия логистических компаний государств-сторон при организации перевозок грузов через порты на Каспийском море; стороны будут развивать взаимовыгодное сотрудничество по дальнейшему развитию морских перевозок), а также продвижение совместных проектов по созданию совместных производств на основе внедрения передового опыта и технологий, повышения качества и конкурентоспособности выпускаемой продукции. Также предусмотрено развитие прямых связей между научными организациями, реализация совместных научных и научно-технических программ и проектов в области науки и техники. Стороны будут содействовать развитию взаимовыгодного сотрудничества в области поставок промышленной продукции, в том числе буксиров для обслуживания морских буровых платформ и танкеров, сухогрузов, паромов, нефтегазового оборудования, а также развивать научно-техническое сотрудничество.

На основании представленного странового анализа можно сделать следующие выводы:

1. Потребность в продукции гражданского судостроения отмечается в следующих сегментах: контейнеровозы, суда-бункеровщики СПГ, танкеры-химовозы; суда технического и вспомогательного флота; пассажирские суда для региональных перевозок; научно-исследовательские суда; морские универсальные и специализированные сухогрузные суда, нефтеналивные суда; грузовые суда для использования во внутренних и морских прибрежных водах; высокотехнологичные суда для морских инженерных работ, в том числе для нефтегазовой отрасли; стоечные суда для решения задач энергетического обеспечения островных и прибрежных территорий, в том числе плавучие атомные и тепловые электростанции, плавучие станции по хранению и регазификации СПГ.

Страны заявляющие данную потребность (на основании документов стратегического планирования и государственных программ): Индия, Бангладеш, Малайзия, Индонезия, Сингапур, Вьетнам, Южная Корея, Китай, ОАЭ, Иран, Алжир, Египет, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан.

2. Потребность в сотрудничестве в области технологий судостроения отмечается в следующих сегментах: технологии обеспечения работы судов с использованием сжиженного природного газа, метанола и других альтернативных экологичных видов топлива, а также непосредственного электродвижения и гибридных энергоустановок; технологии судостроения (газовые, водородные, электрические суда); робототехника и «умные» суда. Страны заявляющие данную потребность: Малайзия, Сингапур, Китай, Южная Корея, ОАЭ, Турция.

### 3.2. Разработка концепции экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения

Представленный в рамках параграфа 1.3 организационно-экономический механизм формирования отраслевой экспортной политики предполагает существование совокупности мероприятий, направленных на стимулирование экспортного потенциала, строго регламентированных в рамках нормативно-правовой документации. Указанные мероприятия разрабатываются с учетом специфики субъектно-объектного состава механизма, его институциональной среды, факторов, воздействующих на формирование экспортной политики. На основании результатов проведенного анализа мирового рынка гражданского судостроения, определения роли российских производителей в структуре мирового рынка, выявления макроэкономических факторов, определяющих развитие гражданского судостроения и обозначения ключевых экспортных рынков продукции российского судостроения целесообразным представляется предложение концепции экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения, представленной ниже. Представленная концепция отражает содержание ключевых

мер, необходимых к принятию в целях реализации экспортного потенциала отечественных судостроительных компаний.

## I. Основные положения

Концепция разработана в целях эффективного решения существующих и перспективных задач в области экспорта продукции гражданского судостроения и определяет основные направления реализации экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса.

Концепция направлена на создание нового конкурентоспособного облика гражданской продукции российских компаний судостроительного комплекса на основе анализа динамики развития и темпов роста мирового рынка гражданского судостроения и непосредственного анализа потребности зарубежных заказчиков в продукции гражданского судостроения.

Концепция обеспечивает реализацию следующих документов стратегического планирования:

Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года, утверждённая Распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р;

– подпункт «а» пункта 14 Указа Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 07 мая 2018 г. № 204 в части касающейся достижения объема экспорта (в стоимостном выражении) продукции машиностроения – 50 млрд долларов США в год;

– паспорт национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт» в части, касающейся объемов экспорта продукции машиностроения (утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 сентября 2018 г. № 12).

Для реализации Концепции необходима консолидация усилий органов государственной власти Российской Федерации, конструкторских бюро, заводов, научного и научно-образовательного сообществ по обеспечению необходимого производственного, технологического и кадрового потенциала.

Концепция является основой для формирования и реализации государственной экспортной политики в области гражданского судостроения.

Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года в краткосрочной перспективе предусмотрены целевые показатели по экспорту гражданской продукции (Таблица 29).

Таблица 29 – Показатели экспорта гражданской продукции судостроения, предусмотренные Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

| **Показатели** | **2020** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** |
|---|---|---|---|---|---|
| Базовый сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн руб. | 13847 | 16320 | 19270 | 23335 | 27580 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 10100 | 12000 | 14200 | 17500 | 21000 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 3747 | 4320 | 5070 | 5835 | 6580 |
| Оптимистичный (инновационный) сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн руб. | 36200 | 39550 | 46370 | 53400 | 61650 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 31200 | 34000 | 39400 | 44900 | 51400 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 5000 | 5550 | 6970 | 8500 | 10250 |
| Целевой сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн руб. | 46400 | 66040 | 86880 | 108420 | 129260 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 34000 | 43400 | 53000 | 63300 | 72900 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 12400 | 22640 | 33880 | 45120 | 56360 |

*Источник:* Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года.

Также Концепция является основой для разработки дорожной карты по разработке предприятиями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках (Приложение Г), содержащей непосредственно организационно-экономический механизм формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса.

Цели Концепции:

1. Увеличение объемов экспорта продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках.

2. Создание экспортно ориентированной продукции российскими компаниями судостроительного комплекса.

Задачи Концепции:

1. Определение наиболее востребованных экспортных ниш, как традиционных, так и за счет расширения географии поставок продукции гражданского судостроения, а также определение перечня стран-заказчиков и проектов для реализации на зарубежном рынке.

2. Определение потребности в разработке мер государственной поддержки, направленных на увеличение объемов производства экспортной продукции, включая меры по обеспечению ее ценовой конкурентоспособности.

3. Обеспечение полного и своевременного финансирования мероприятий по развитию новых технологий, критичных для создания перспективных судов и морской техники, ориентированных на экспорт.

Целевые индикаторы реализации Концепции согласно показателям экспорта гражданской продукции судостроения, предусмотренным Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года.

## II. Анализ места Российской Федерации на мировом рынке гражданского судостроения

Динамика развития мирового морского флота показывает поступательное увеличение мирового морского флота: за период с 2010 по 2020 г. произошел рост тоннажа в 1,5 раза. Среднегодовой прирост тоннажа судов за рассматриваемый период составляет около 4,3 %. В период 2015–2019 гг. наблюдался минимальный прирост тоннажа (не более 3,5 % за год). За 2020 г. прирост составил 4,7 %. Наибольший прирост тоннажа приходится на такие группы судов, как газовозы (в среднем по 6,1 % в год), балкеры (по 5,5 %) и контейнеровозы (по 4,6 %). Наименее активное пополнение наблюдается в секторе судов для генеральных грузов и пассажирских судов: средний годовой прирост в этих группах составляет всего 1,5 %.

Согласно данным ФТС России, динамика экспорта отечественной продукции гражданского судостроения (по основным товарам и группам товаров: код ТНВЭД 8901-8908) за 2017–2021 гг. следующая: 2017 г. – 57308,9 млн рублей; 2018 г. – 45385 млн рублей; 2019 г. – 31834,88 млн рублей; 2020 г. – 50519,98 млн рублей; 2021 г. – 9986,90 млн рублей. Преимущественно экспортируются суда грузовые, круизные, экскурсионные, паромы, баржи.

Проведенный анализ объемов и перечня экспортируемой продукции гражданского судостроения ведущих российских компаний[19] за период 2014–2020 гг. показывает, что продукция экспортировалась преимущественно в страны СНГ: Азербайджан, Туркменистан и Казахстан. Также экспортные поставки за указанный период отмечаются в незначительном количестве в страны Европы (Мальта, Финляндия, Греция, Эстония, Норвегия, Нидерланды), а также в Индию, Сингапур и ОАЭ.

Среди экспортируемой продукции преимущественно: танкеры для перевозки нефтепродуктов и газового конденсата, многофункциональные буксиры,

[19] АО «ОСК», АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс», ГК «Калашников», ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла», АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», АО «ЦТСС».

стационарные буровые платформы, речные пассажирские суда, многоцелевые катера, а также общепромышленное оборудование.

Пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией, внесла существенные коррективы не только в прогнозные показатели по выпуску экспортной продукции гражданского назначения, но и в планирование переговорного процесса с зарубежными заказчиками и партнерами.

## III. Экспортные рынки для отечественной продукции гражданского судостроения

| **Страна** | **Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования)** |
|---|---|
| 1. Суда и морская техника[20] | |
| 1.1. *Контейнеровозы, пассажирские паромы, суда-бункеровщики СПГ, танкеры-химовозы* | |
| Индия | Предусмотрено Программой Сагармала (Sagarmala) Министерства портовой инфраструктуры, судоходства и внутренних водных путей Индии, посвященной развитию транспортной сети между портами и внутренними районами при оптимизации стоимости и времени логистики груза за счет реализации мультимодальных логистических решений, включая внутренние водные пути (внутренний водный транспорт и прибрежное судоходство), а также стимулирование прибрежного судоходства и перевозок по внутренним водным путям для обеспечения экологичной транспортировки груза |
| *1.2. Суда технического и вспомогательного флота* | |
| Алжир | Обновление технического флота осуществляется в рамках реализации «Программы укрепления национального морского транспортного флота» (Programme de renforcement de la flotte nationale de transport maritime) |
| Казахстан | Высокий уровень износа государственного технического флота. Нехватка служебно-разъездных катеров для осуществления контроля на водном транспорте |
| *1.3. Пассажирские суда для региональных перевозок* | |
| Индия | Министерством туризма Индии принята политика по развитию круизного туризма (Cruise Shipping Policy), которая направлена на разрешение вопросов, связанных с круизным судоходством, и предполагает в том числе увеличение флота круизных речных судов |

[20] Рассмотрение экспортных рынков гражданского судостроения стран, поддерживающих санкции в отношении России (страны Евросоюза и США), целесообразно после установления процедуры комплаенса.

| Страна | Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования) |
|---|---|
| | Государственной компанией Sagarmala Development Company Limited озвучена потребность в судах на воздушной подушке для развития прибрежного и речного судоходства в г. Мумбаи.<br>Частными компаниями рассматриваются суда для запуска пассажирских перевозок между г. Мумбаи (шт. Махараштра) и г. Мурмугао (шт. Гоа), а также между г. Варанаси и г. Калькутта |
| Индонезия | Пассажирские суда класса «река-море» для перевозок между обитаемыми островами, учитывая Концепцию, направленную на получение Индонезией статуса «осевой морской державы» |
| Малайзия | Суда на подводных крыльях для организации перевозок пассажиров между островом Лангкави и материковой частью |
| Алжир | Обновление пассажирского флота осуществляется в рамках реализации «Программы укрепления национального морского транспортного флота» (Programme de renforcement de la flotte nationale de transport maritime) |
| Египет | Правительством Египта поставлена задача возрождения речного судоходства и реконструкции портовой инфраструктуры на реке Нил, приоритет отдается проектам по развитию речных пассажирских перевозок на небольшие расстояния (речное такси) |
| Иран | Планами по развитию иранской Иранской судоходной компании IRISL в период 2017–2022 гг. предусмотрено обновление грузового и пассажирского флота (49 ед.) |
| ОАЭ | Потребность ОАЭ в скоростных пассажирских судах обусловлена протяженной береговой линией и наличием большого количества островов, в том числе со значительным производственным потенциалом нефтегазовой отрасли. Для ОАЭ более актуальны суда на воздушной подушке, чем на подводных крыльях, в связи с преобладанием мелководья у береговой линии. Поддержка спроса на принципиально новые для страны средства морского и иных видов транспорта, включая водное такси для организации сообщения с новыми девелоперскими объектами на насыпаемых островах |
| *1.4. Научно-исследовательские суда* | |
| Индия | Тендер Национального центра антарктических и океанских исследований Министерства наук о Земле Индии, Правительство Индии на строительство полярного научно-исследовательского судна.<br>Тендер Геологической службы Индии Министерства горнорудной промышленности, Правительство Индии на строительство научно-исследовательского судна для выполнения геотехнических исследований |
| *1.5. Морские универсальные и специализированные сухогрузные суда, нефтеналивные суда* | |

| Страна | Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования) |
|---|---|
| Бангладеш | Внутренний спрос на морские суда частично удовлетворяется за счет зарубежных верфей (на местных верфях для внутреннего рынка строятся преимущественно такие типы судов, как многофункциональные суда, контейнеровозы, балкеры, танкеры, дноуглубительные суда, буксиры, а также пассажирские паромы) |
| Вьетнам | «Планом развития морского грузового судоходства до 2020 года, с перспективой до 2030 года» предусмотрено развитие крупного контейнерного флота, судов для перевозки жидких и сыпучих грузов большого водоизмещения |
| Алжир | Обновление грузового флота осуществляется в рамках реализации «Программы укрепления национального морского транспортного флота» (Programme de renforcement de la flotte nationale de transport maritime) |
| Иран | Планами по развитию иранской судоходной компании Ирана IRISL в период 2017–2022 гг. предусмотрено обновление грузового и пассажирского флота компании (49 ед.) |
| Казахстан | В целях диверсификации оказываемых услуг на рынке морских перевозок грузов предполагается поэтапное увеличение сухогрузного флота |
| Туркменистан | Программой социально-экономического развития Туркменистана на 2011–2030 годы предусмотрено создание современного торгового флота |
| Азербайджан | ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство» (инвестиционная программа) в период 2018–2028 гг. намерена приобрести 72 судна общей стоимостью 882 млн долл. США. (до 2025 г. компания планирует закупить и построить около 50 новых судов) |
| *1.6. Грузовые суда для использования во внутренних и морских прибрежных водах* | |
| Египет | Правительством Египта поставлена задача возрождения речного судоходства и реконструкции портовой инфраструктуры на реке Нил, приоритет отдается проектам по перевозке грузов на всем протяжении р. Нил от Асуанской плотины до Средиземного моря с модернизацией и строительством речных портов |
| Бангладеш | Устойчивый экономический рост, увеличение численности населения, развитие торговли, а также реализация текущих и планируемых инфраструктурных проектов, которые увеличат спрос на перевозки по внутренним водным путям. Будет расти спрос на такие типы судов, как танкеры, балкеры, грузовые фидерные суда, дноуглубительные суда, буксиры, а также пассажирские паромы. По оценкам Всемирного банка, в ближайшее десятилетие дополнительно потребуется от 300 до 400 судов |
| *1.7. Высокотехнологичные суда для морских инженерных работ, в т.ч. для нефтегазовой отрасли* | |

| Страна | Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования) |
|---|---|
| Китай | Программа «Сделано в Китае 2025» (Made in China 2025) позиционирует производство высокотехнологичных судов и оборудования для морских инженерных работ одним из десяти приоритетных направлений развития китайской промышленности |
| Индонезия | Среди приоритетных направлений развития национальной судостроительной отрасли Правительство Индонезии (концепция, направленная на получение Индонезией статуса «осевой морской державы», что предусматривает, в частности, ускоренную реализацию проекта создания портовой инфраструктуры и развития судостроительной отрасли; правительственная программа «Генеральный план по ускорению и расширению экономического развития Индонезии на 2011–2025 гг.» (Masterplan for Acceleration and Expansion of Indonesia's Economic Development 2011–2025) выделяет развитие производства судов для нефтегазовой отрасли |
| *1.8. Стоечные суда для решения задач энергетического обеспечения островных и прибрежных территорий, в т.ч. плавучие атомные и тепловые электростанции, плавучие станции по хранению и регазификации СПГ* | |
| Индонезия | Электрификация островов, плавучие атомные и тепловые электростанции, а также плавучие станции по хранению и регазификации СПГ в интересах дочерней компании PT Pembangkitan Jawa Bali государственной компании PT Perusahaan Listrik Negara (Persero) |
| Сингапур | Судостроительные предприятия Сингапура выделяют СПГ-проекты в связи с падением объемов судостроительного сектора, вызванного зависимостью от мировой конъюнктуры нефтяного рынка и возрастающей конкуренцией со стороны других стран. Разработка плавучих эксплуатационных, подводных и наводных комплексов, стационарных надводных платформ осуществляется в рамках Программы развития шельфовых технологий (Offshore Technology Research Programme). Ранее реализована Программа развития СПГ-бункеровки 2015–2020 гг. (LNG-Bunkering Pilot Programme) Морского порта Сингапура (Maritime and Port Authority of Singapore), целью которой являлась популяризация использования сжиженного природного газа на морском транспорте |
| Южная Корея | Стратегией развития национальной судостроительной отрасли Кореи предусмотрено расширение применения передовых технологий строительства СПГ-танкеров, наносящих минимальный ущерб окружающей среде |
| 2. Технологии | |
| *2.1. Технологии обеспечения работы судов с использованием сжиженного природного газа, метанола и других альтернативных экологичных видов топлива, а также непосредственного электродвижения и гибридных энергоустановок* | |
| Малайзия | В рамках реализуемой государственной программы Малайзии по развитию транспорта большое внимание уделяется различным видам транспорта с |

| Страна | Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования) |
|---|---|
| | современными силовыми установками, в частности работающими с использованием сжиженного природного газа, метанола и других альтернативных экологичных видов топлива, а также непосредственного электродвижения и гибридных энергоустановок, в целях реализации государственной программы «Green Energy». Малайзия также проявляет интерес к сотрудничеству по проектам теплоэлектростанций, работающим на газовом или ядерном топливе, которые можно было бы реализовать в Малайзии |
| *2.2. Технологии судостроения (газовые, водородные, электрические суда)* | |
| Малайзия | Малайзия заинтересована в развитии технологий судостроения (газовые, водородные, электрические суда) |
| Турция | Планом развития Турции на 2019–2023 гг. предусмотрен запуск Программы по переоборудованию судов, используемых для пассажирских и автомобильных перевозок на короткие расстояния, в экологически чистые и энергоэффективные электрические суда. В рамках новой программы предполагается существенное снижение вредных выбросов силовых установок на горючем топливе (за счёт перехода на комбинированные энергоустановки) или полный отказ от топливопотребляющих энергоустановок в пользу энергоустановок на электротяге с аккумуляторным питанием |
| *2.3. Робототехника и «умные» суда* | |
| Сингапур | В октябре 2018 г. Сингапур анонсировал долгосрочные планы по модернизации и совершенствованию национального промышленного сектора путем внедрения аддитивных технологий, разработок в области искусственного интеллекта, робототехники в производственные процессы, которые будут в том числе внедряться в области судостроения.<br>Развитие компетенций в области морской робототехники, «умных» беспилотных платформ и судов осуществляется Национальным центром компетенций в области шельфовых и морских исследований (Technology Centre for Offshore and Marine) |
| Китай | «План действий по развитию производства «умных» судов (2019–2021 гг.)» (Shipbuilding Intelligentization Action Plan (2019-2021) and Smart Vessel Development Action Plan (2019-2021) предусматривает разработку программы развития безэкипажного судостроения с применением цифровых технологий, а также разработку норм и стандартов проектирования, строительства и эксплуатации «умных» судов, применения е-навигациии |
| Южная Корея | Стратегией развития национальной судостроительной отрасли Кореи предусмотрено создание навигационных систем, включая системы автономной навигации) |
| ОАЭ | Соглашение о сотрудничестве между портовым оператором Abu Dhabi Ports (ADPC) и канадской компанией Robert Allan Ltd, предусматривающее |

| Страна | Потребность зарубежного заказчика (документ стратегического планирования / источник финансирования) |
|---|---|
| | разработку первых в мире полностью безэкипажных автономных коммерческих буксиров |

*3. Автономное судовождение*

Отдельно следует выделить сегмент автономного судовождения как наиболее перспективное направление развития инновационных технологий в области судостроения. Автономное судовождение является одной из ключевых инициатив Международной морской организации IMO и одним из ключевых направлений развития технологий для повышения безопасности судоходства. Результатом внедрения таких технологий должно стать существенное повышение безопасности и эффективности судоходства.

В ноябре 2016 года группа Rolls-Royce (Великобритания) заключила с Technical Research Centre Of Finland Ltd VTT (Финляндия) Соглашение о сотрудничестве в проектировании, разработке и испытаниях дистанционно управляемого автономного судна первого поколения. В марте 2017 года группа Rolls-Royce открыла в г. Турку исследовательский центр автономного судоходства, а уже в марте 2018 года было объявлено об успешных ходовых испытаниях беспилотного судна в акватории Балтики и в порту г. Турку при проведении маневрирования. В планах компании выделение на исследования в этой сфере до 200 млн фунтов стерлингов.

Среди проектов индийской верфи Cochin Shipyard Limited стоит отметить подписанный в июле 2020 г. контракт на строительство двух автономных электрических паромов для норвежской ASKO Maritime AS с опционом еще на два аналогичных судна. Управлять судами будет совместное предприятие Kongsberg и Wilhelmsen – Massterly AS, компания, созданная для технического управления и эксплуатации автономных судов. Проект финансово поддерживает правительство Норвегии с целью обеспечить полностью экологичную транспортировку грузов через фьорды.

В Японии судоходная компания NYK, входящая в конгломерат Mitsubishi, активно участвует в двух масштабных программах в области автономного судовождения, финансируемых Правительством Японии. В проекте DFFAS[21] участвуют 30 японских компаний с целью создать условия для начала эксплуатации в Японии морских автономных надводных судов с 2025 г.

В рамках этого проекта NYK в сентябре 2019 г. впервые в мире осуществила переход крупнотоннажного судна при поддержке средств автономной навигации: судно типа Ro-Ro Iris Leader совершило рейс из порта Дунгуань (Китай) в порт Нагоя (Япония). В рамках другого проекта морских испытаний по навигации с дистанционным управлением[22] компания NYK совместно с другими японскими компаниями MTI Co., Ltd., Keihin Dock Co. Ltd., Japan Marine Science Inc. в декабре 2020 г. успешно завершила второй этап испытаний дистанционно управляемого буксира.

Норвежская компания Kongsberg активно ведет разработки в области морских автономных надводных судов с 2016 г.

В декабре 2017 г. был анонсирован проект строительства первого в мире автономного электрического 80-метрового контейнеровоза Yara Birkeland[23]. В мае 2020 г. корпус судна был спущен на воду на верфи Vard Braila в Румынии и отбуксирован на верфь Vard Brattvag в Норвегии для выполнения достроечных работ, в ноябре 2020 г. судно было передано компании Yara, судно проходит испытания и подготовку к эксплуатации. Учитывая предыдущие проекты поглощенного Rolls Royce Marine, Kongsberg является одним из лидеров в направлении автономной навигации. Также стоит отметить активную государственную поддержку Kongsberg: по линии ЕС в 2020 г. на развитие морских автономных надводных судов было выделено более 27 млн евро – это самые крупные гранты, полученные Норвегией от ЕС на НИР в истории.

[21] Designing the Future of Full Autonomous Ship – создавая условия для полностью автономного судна.
[22] Sea Trial Project on Remote Control Navigation.
[23] Совместно с норвежской химической компанией Yara.

Будучи одним из пионеров в области морской электротехники и современных движителей, шведско-швейцарская корпорация ABB активно ведет разработки в области решений для морских автономных надводных судов. В 2018 г. ABB провела испытания дистанционного управления в реальных условиях на 34-метровом пароме Suomenlinna II в Финляндии. В октябре 2019 г. ABB подписала контракт с Keppel Offshore & Marine на опытную эксплуатацию автономного буксира в порту Сингапура начиная с декабря 2020 г. Проект, аналогичный российскому проекту, поддержан правительством Сингапура и Американским бюро судоходства ABS. Также ABB является лидером альянса One Sea[24], который при поддержке правительства Финляндии планирует организовать широкую эксплуатацию морских автономных надводных судов начиная с 2025 г.

Аналогично Kongsberg и ABB финская корпорация Wartsila использует свои лидирующие позиции в области морских двигателей, движителей и систем управления движением судна для создания решений для морских автономных надводных судов. В 2019 г., почти одновременно с аналогичным решением от ABB, корпорация представила опцию своей системы динамического позиционирования SmartDock, позволяющую двигаться судну с высокой точностью по заданному маршруту. В марте 2020 г. Wartsila начала совместный с PSA Marine и Морской администрацией Сингапура проект опытной эксплуатации автономного буксира в порту Сингапура. Проект финансируется морской администрацией и правительственным фондом MINT[25].

Дания в области цифровых технологий делает акцент на дальнейшей автоматизации производственных процессов, особая роль отведена наращиванию НИОКР по созданию автономных судов. Усилия предполагается сосредоточить на внедрении новейших ИТ-разработок по оптимизации судоходства, предусмотрено наращивание использования космических технологий в навигационных системах, а также для получения и обработки данных со спутников.

[24] В альянс входят 18 организаций, включая Kongsberg и Wartsila.
[25] Maritime Innovation and Technology Fund – Фонд морских инноваций и технологий.

Также развитие автономного судовождения предусмотрено на государственном уровне такими странами, как Южная Корея (Стратегия развития национальной судостроительной отрасли), Китай («План действий по развитию производства «умных» судов (2019–2021 гг.), Норвегия (План действий для программы «Зеленое судоходство»), Финляндия (Национальный план стратегических исследований в области судостроения на период до 2025 г).

Россия сегодня активно развивает компетенции в этом направлении, и уже достигнуты первые значимые результаты. Россия разработала и начала широкое практическое применение технологий автономного судовождения, а также ведет разработку соответствующей правовой базы. В этом году в России одновременно завершается масштабный пилотный проект по автономной навигации в реальных условиях и начинается национальный эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под российским флагом.

В 2019 г. в России дан старт проекту по разработке автономных систем и систем с дистанционным управлением. Проект ARN был инициирован в 2019 при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации. Партнёрами проекта выступают три крупные российские судоходные компании (ПАО «Совкомфлот», ФГУП «Росморпорт» и ООО «Пола Райз»). Разработка технических решений ведется группой технологических компаний и университетов, головной подрядчик – АО «Кронштадт Технологии», специализирующееся на различных решениях для нужд морской отрасли и беспилотных технологиях.

Стратегической целью реализации проекта ARN является широкое использование автономных судов (морские автономные надводные суда, MASS – в соответствии с IMO) каждой судоходной компанией в России и любой другой стране, готовой следовать данному подходу.

В декабре 2020 г. Правительство Российской Федерации утвердило нормативно-правовой акт[26] о проведении эксперимента по опытной эксплуатации

[26] Постановление Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2020 г. № 2031.

автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации. Также в декабре 2020 г. Российский морской регистр судоходства (РС) выдал одобрение в принципе на применение технологии автоматического и дистанционного судовождения «БЭС-КФ»[27] на период проведения эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов, предусмотренных Постановлением Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2020 г. № 2031. Это первое в России и в мире одобрение, выданное международным классификационным обществом, на применение полнофункционального комплекса автономного судовождения.

В 2021 году в России одновременно завершился масштабный пилотный проект по автономной навигации в реальных условиях и начался национальный эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под российским флагом. В рамках национального эксперимента любая судоходная компания может оснастить свое любое судно под российским флагом системами автономного судовождения и легально использовать его в коммерческой деятельности. Такой уникальный опережающий опыт практического применения новой технологии позволяет претендовать и на лидирующие роли в международном развитии автономного судовождения.

Россия сейчас активно участвует в формировании норм международного регулирования в рамках Международной морской организации IMO: в 2021 г. были направлены 8 нот в IMO, включая совместную ноту с Японией и ОАЭ, по вопросам автономного судоходства; предложения и подходы Российской Федерации учтены в результатах регулятивного анализа по МАНС всех трех ответственных комитетов IMO: Комитета по безопасности на море, Юридического комитета и Комитета по упрощению формальностей.

Достижения России в области автономного судоходства стали предметом обсуждения с различными странами (в т.ч. с Японией, Грецией, Китаем, Кореей, Сингапуром, Данией, Бразилией, Индонезией, Турцией, Италией, ОАЭ, и др.) в

[27] Пилотный проект автономного судовождения на судах коммерческого флота.

рамках 14 двусторонних межправительственных мероприятий и 4 мероприятий международных организаций; переговоров с компаниями из 10 стран, а также 3 деловых миссий и 2 международных деловых форумов, 14 международных научных и отраслевых конференций. В результате этого предварительно согласованы пилотные проекты с использованием российских технологий в Греции, Китае и Сингапуре и совместные исследовательские проекты в рамках АТЭС и ЭСКАТО.

## IV. Санкционные ограничения

С 2014 года Российская Федерация осуществляет свою экономическую деятельность в условиях функционирования большого числа санкционных ограничений, охватывающих широкий круг частных и институциональных объектов и большое количество сфер деятельности. В 2022 году Россия стала лидером среди стран с самым большим количеством санкций. Отличительной особенностью вводимых ограничений выступает невозможность определить их временные рамки и перспективы завершения их действия. В большинстве случаев санкции носят односторонний характер, а их введение и прекращение определяется исключительно необходимостью реализации тех или иных политических задач.

Правомерность применения подобных ограничений оспаривается в мировом сообществе, однако многие участники международного взаимодействия в силу существования ряда экономических и административных рычагов вынуждены следовать требованиям недружественных государств и объединений, соблюдая рамки санкционной политики. Таким образом, разработка направлений и сценариев экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения должна учитывать необходимость функционирования в условиях непрекращающегося санкционного давления.

К числу ключевых санкционных ограничений, введенных против России в период с 2014 года в связи с событиями на Украине, можно отнести:

• ограничения против отдельных физических и юридических лиц. Вводятся в случае признания их причастными к совершению действий, ведущих к подрыву территориальной целостности, суверенитета, независимости, безопасности и стабильности Украины. Включают в себя запрет на въезд в государства, наложившие санкции, заморозку всех финансовых активов лица на территории этих стран, запрет на осуществление коммерческих отношений с ним;

• секторальные ограничения в отношении отдельных отраслей российской экономики (банковской, энергетической, военно-промышленной, металлургической и ряда других). Включают ограничение доступа на рынки капитала стран, поддержавших санкционные ограничения, введение эмбарго на поставку оборудования и предоставление услуг для геологоразведки и добычи нефти на большой глубине, в Арктике и сланцевой нефтедобычи, запрет совместных энергетических проектов, в которых доля российской стороны составляет 33% и более, запрет на поставку оружия и военной техники, запрет на экспорт товаров двойного назначения, которые могут использоваться в военных целях, а также ряд других мероприятий;

• меры в отношении Республики Крым и г. Севастополя. Направлены на недопущение ведения на полуострове экономической деятельности любого характера. Включают запрет на импорт товаров, услуг и технологий, произведенных на территории Крыма, а также экспорт товаров, услуг и технологий на полуостров, введение эмбарго на осуществление торговой и инвестиционной деятельности в транспортной, инфраструктурной, телекоммуникационной, энергетической и других отраслях, ограничение туристической деятельности, приобретение недвижимости в Крыму для представителей иностранных государств;

• дипломатические и политические меры (реторсии).

В 2022 году перечень ограничительных мероприятий был дополнен рядом новых мероприятий, наиболее существенными из которых являются ограничение возможности российских компаний вести расчеты в долларах, евро, фунтах и

иенах, заморозка резервов ЦБ РФ, находящихся в странах G7, отключение российских банков от системы SWIFT, ограничения на импорт высокотехнологичной продукции. Современная стадия санкционного воздействия сопровождается введением масштабных ограничений в образовании, науке, культуре, введением ограничений на перемещения, заморозкой и арестом имущества частных лиц, массовым уходом зарубежных компаний с российского рынка, стремлением европейских стран ускоренно отказаться от потребления российских энергоресурсов в ближайшей перспективе.

Практика функционирования в условиях санкций демонстрирует, что в отдельных случаях для достижения политических целей допускаются исключения, в рамках которых запретные сделки заключаются в обход действующих санкционных ограничений. Однако количество таких сделок невелико, а сфера действия санкций остается достаточно широкой. Так, в соответствии с законодательством США и ЕС вводимые ими санкции распространяются: а) в пределах их территорий; б) применительно к их гражданам и резидентам; в) в отношении любых юридических лиц, созданных в соответствии с их законодательством, но функционирующим как в пределах территории США и ЕС, так и вне ее; г) в отношении любых физических и юридических лиц в процессе сделок, которые полностью или частично совершаются на территории США и ЕС. Учитывая широту распространения санкций, во избежание штрафов и ограничений многие зарубежные компании заблаговременно отказываются от развития партнерских отношений с российскими физическими и юридическими лицами. Предпринимаются также попытки введения санкций против физических и юридических лиц, финансовых институтов, осуществляющих операции в интересах лиц, находящихся под санкциями и позволяющих обойти установленные ограничения.

Указанные ограничения обосновывают перечень перспективных экспортных рынков для отечественной продукции гражданского судостроения, рассматриваемых в рамках Концепции. Кроме того, предпосылка о сохранении санкционных ограничений и высокой вероятности их усиления требует реализации

ряда действий со стороны Российской Федерации, направленных на снижение негативного эффекта, вызванного введением односторонних санкционных ограничений.

Эффективность вводимых санкционных ограничений с позиции достижения конкретных политических целей является сомнительной, однако их экономические последствия оказываются существенными как для России, так и для стран, инициирующих ограничения. Безусловно, действующие санкции остаются существенным фактором, сдерживающим развитие экспорта продукции гражданского судостроения.

## V. Сценарии развития экспорта продукции гражданского судостроения

В формирующихся в настоящий момент экономических и геополитических реалиях возможно спрогнозировать три потенциальных сценария развития экспорта продукции гражданского судостроения: инновационный, целевой и консервативный[28].

Выделенные сценарии соответствуют сценариям развития судостроительной промышленности, представленным в рамках утвержденной Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года, и отражают перспективы развития российской экономики. С учетом сложившейся геополитической ситуации, предполагается целесообразным принимать во внимание в рамках разработанных сценариев риски, возникающие в связи с перспективой сохранения санкционного давления или его усиления.

Формализованные в рамках Концепции сценарии предполагают реализацию активных мер государственной поддержки, направленных на увеличение объемов производства экспортной продукции, отраженных в разделе V Концепции. Однако в соответствии со Стратегией развития судостроительной промышленности по мере модернизации производственных мощностей и повышения

[28] Прогнозы построены на основе данных Центрального банка Российской Федерации.

конкурентоспособности продукции уровень государственного участия в обеспечении развития судостроительной отрасли должен сокращаться.

Инновационный сценарий является базовым для реализации Концепции. Данный сценарий характеризуется постепенным освоением новых экспортных рынков в части реализации продукции судостроительной отрасли (судов и морской техники), а также экспорта технологий.

Сценарий опирается на создание конкурентоспособного сектора высокотехнологичных производств, модернизацию предприятий судостроительной отрасли, выстраивание на основе выделенных экспортных рынков переговорного процесса с зарубежными заказчиками и партнерами. Сценарий предполагает отсутствие ограничений и международных санкций в рамках судостроительной отрасли и технологий со стороны рассматриваемых для экспорта стран.

В рамках инновационного сценария отрасль гражданского судостроения развивается стабильными темпами на фоне умеренного роста российской экономики.

В условиях влияния международных санкций со стороны стран Европейского союза и США сценарий предполагает ключевую ставку на уровне 6–9% в период 2022–2023 гг. с последующим снижением ее до уровня 5–6%. Инфляция в 2022 году закладывается на уровне 12–13% с последующим снижением до уровня 5–7% в 2023 году, 4% – в последующие годы.  Цены на нефть закладываются в диапазоне 55–78 долларов за баррель.

Курс доллара США по отношению к рублю будет колебаться в период с 2022 по 2023 год в диапазоне между 65 и 72 рублями и стабилизируется на уровне 75 рублей к 2035 году.

В этих условиях в 2022 году ожидается падение внутреннего валового продукта на 3,5–6%. В 2023 году ожидается спад на 1–4%, после чего с 2024 года начнется рост, измеряющийся в годовом выражении в 1,5–2,5%. Изменения в структуре спроса, спровоцированные влиянием государства, предполагаются устойчивыми в долгосрочном периоде. Сценарий предполагает умеренный уровень

государственного участия в обеспечении производства в гражданском секторе судостроения.

Значительный объем средств выделяется на развитие и модернизацию производственных мощностей, растет динамика строительства судов и морской техники на экспорт. Экспорт будет расти в первую очередь благодаря повышению конкурентоспособности продукции судостроения, в том числе за счет государственной поддержки развития производственных мощностей и внедрения в производство наукоемких судостроительных технологий. Часть динамики экспорта будет обеспечена освоением новых рынков сбыта.

Целевой сценарий является оптимистичным.

В целевом сценарии судостроительная отрасль развивается быстрыми темпами на фоне ускорения роста экономики. Этот сценарий предусматривает интенсивный рост объемов строительства гражданской продукции, поставляемой на экспорт, и быстрое освоение новых рынков сбыта. Экспорт будет активно развиваться благодаря эффективному государственному регулированию и сравнительно быстрому росту конкурентоспособности судостроительной продукции. Достижение показателей сценария не зависит от санкционных ограничений со стороны недружественных стран, однако предполагает их поэтапное смягчение в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Консервативный сценарий является пессимистичным.

В консервативном сценарии предполагается, что замедление или прекращение роста экономики страны негативно отразится на развитии судостроительной отрасли. Этот сценарий предусматривает существенно более низкий уровень государственного участия в обеспечении производства гражданской судостроительной продукции по сравнению с другими сценариями. Сценарий предполагает усиление санкционного давления со стороны недружественных стран, которое будет усложнять взаимодействие с партнерами из стран, рассмотренных в рамках действующей Концепции.

## VI. Меры государственной поддержки, направленные на увеличение объемов производства экспортной продукции

Анализ зарубежного опыта мер государственной поддержки, направленных на увеличение объемов производства экспортной продукции, показывает ряд ярко выраженных трендов:

– экспортное кредитование и банковская гарантия возврата авансового платежа при экспорте судна;

– программа поддержки экспорта, направленная на объединение усилий отдельных профильных компаний с целью выработки совместных предложений для участия бизнеса в судостроительных и инфраструктурных проектах по всему миру;

– метод поддержки экспортной деятельности судостроителей посредством налоговой аренды tax lease;

– субсидирование кредитных ставок для верфей в целях адаптации к условиям международного судостроения.

Отдельно следует отметить опыт Китая по субсидированию демонстрационной эксплуатации головных образцов техники и оборудования. Субсидия предоставляется на страхование головных образцов, создание инфраструктуры проведения испытаний, организацию площадок для опытной эксплуатации и демонстрации опытных образцов, активизацию применения налоговых вычетов и льготных налоговых ставок по налогу на прибыль предприятий (15% для высокотехнологичных предприятий) для разработчиков и производителей головных образцов ключевого технологического оборудования.

Необходимость разработки новых мер государственной поддержки, направленных на увеличение объемов производства экспортной продукции, наряду с действующими общеотраслевыми (Постановление Правительства Российской Федерации от 23 февраля 2019 г. № 191, Постановление Правительства Российской Федерации от 28 марта 2019 г. № 342) целесообразно рассматривать после утверждения предприятиями отрасли Стратегий развития экспортной деятельности

и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках и выработки ими соответствующих предложений, содержащих экономическое обоснование.

## VII. Ресурсное обеспечение и источники финансирования Концепции

Источниками ресурсного обеспечения реализации Концепции являются: средства федерального бюджета, предусмотренные на реализацию государственных программ Российской Федерации; средства Фонда перспективных исследований, Фонда развития промышленности и других институтов развития, АО «Российский экспортный центр»; ресурсы российских компаний судостроительного комплекса; средства частных инвесторов, в том числе в рамках реализации инвестиционных проектов с государственным участием.

Разработанная концепция экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения определяет основные направления реализации экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса как в области поставки продукции гражданского судостроения на зарубежные рынки, так и в области совместной разработки технологий судостроения. Отдельно выделяется сегмент автономного судовождения как наиболее перспективное направление развития инновационных технологий в области судостроения.

Концепция является основой для формирования и реализации государственной экспортной политики в области гражданского судостроения и направлена на создание нового конкурентоспособного облика гражданской продукции российскими компаниями судостроительного комплекса, отвечающего требованиям потенциальных зарубежных заказчиков.

На основе Концепции разработана дорожная карта по разработке предприятиями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках, содержащей непосредственно организационно-экономический механизм

формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса.

Концепция обеспечивает реализацию утвержденных документов стратегического планирования. Целевые индикаторы реализации Концепции соответствуют показателям экспорта гражданской продукции судостроения, предусмотренным Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года.

# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Формирование эффективной отраслевой экспортной политики является одной из ключевых задач в процессе определения стратегических ориентиров развития страны. В период масштабного введения антироссийских санкций, существенно трансформирующих привычную систему торгово-экономических отношений и ограничивающих возможности реализации отечественной продукции за рубежом, организационно-экономические аспекты формирования экспортной политики в различных отраслях становятся особенно актуальными.

В рамках представленного диссертационного исследования были изучены вопросы формирования экспортной политики российских судостроительных компаний. На основе рассмотрения научных трудов отечественных и зарубежных авторов была сформулирована классификация факторов, определяющих экспортную политику, в которой особая роль была отведена международным санкциям, оказывающим существенное воздействие на развитие экспортно-импортных взаимоотношений в настоящий момент. Авторами было определено содержание организационно-экономического механизма формирования экспортной политики, его элементный состав, этапы управления. Развитые в работе теоретические положения были применены в целях разработки мероприятий, направленных на реализацию экспортного потенциала российских судостроительных компаний.

Поступательное развитие экспортного потенциала отечественной продукции гражданского судостроения влечет за собой преобразования самого организационно-экономического механизма формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса. При этом у российских компаний судостроительного комплекса на сегодняшний день отсутствует организационно-экономический механизм экспортной политики, соответствующий КПЭ.

Анализ макроэкономических факторов, влияющих на развитие гражданского судостроения, показывает высокую степень зависимости отрасли от конъюнктуры

на товарных рынках, состояния мировой экономики и влияния иных внутренних и внешних макроэкономических факторов.

Динамика экспорта отечественной продукции гражданского судостроения за последние пять лет имеет нестабильный и скачкообразный характер. Продукция экспортировалась преимущественно в страны СНГ, точечные поставки отмечались в страны Европы, а также в Индию, Сингапур и ОАЭ. Среди экспортируемой продукции преимущественно: танкеры для перевозки нефтепродуктов и газового конденсата, многофункциональные буксиры, стационарные буровые платформы, речные пассажирские суда, многоцелевые катера, а также общепромышленное оборудование.

Пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией, внесла существенные коррективы не только в прогнозные показатели по выпуску экспортной продукции гражданского назначения, но и в планирование переговорного процесса с зарубежными заказчиками и партнерами.

Анализ потенциальных экспортных рынков для отечественной продукции гражданского судостроения показал следующую потребность в продукции гражданского судостроения и в области технологий судостроения:

– потребность в продукции гражданского судостроения отмечается в следующих сегментах: контейнеровозы, суда-бункеровщики СПГ, танкеры-химовозы; суда технического и вспомогательного флота; пассажирские суда для региональных перевозок; научно-исследовательские суда; морские универсальные и специализированные сухогрузные суда, нефтеналивные суда; грузовые суда для использования во внутренних и морских прибрежных водах; высокотехнологичные суда для морских инженерных работ, в т.ч. для нефтегазовой отрасли; стоечные суда для решения задач энергетического обеспечения островных и прибрежных территорий, в т.ч. плавучие атомные и тепловые электростанции, плавучие станции по хранению и регазификации СПГ.

Страны заявляющие данную потребность (на основании документов стратегического планирования и государственных программ): Индия, Бангладеш,

Малайзия, Индонезия, Сингапур, Вьетнам, Южная Корея, Китай, ОАЭ, Иран, Алжир, Египет, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан;

– потребность в сотрудничестве в области технологий судостроения отмечается в следующих сегментах: технологии обеспечения работы судов с использованием сжиженного природного газа, метанола и других альтернативных экологичных видов топлива, а также непосредственного электродвижения и гибридных энергоустановок; технологии судостроения (газовые, водородные, электрические суда); робототехника и «умные» суда.

Страны, заявляющие данную потребность: Малайзия, Сингапур, Япония, Китай, Южная Корея, ОАЭ, Турция.

Таким образом, сформулированная в исследовании цель была достигнута: в рамках работы была разработана концепция экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения, которая обеспечивает эффективное решение существующих и перспективных задач в области экспорта продукции гражданского судостроения и определяет основные направления реализации экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса. Концепция обеспечит создание нового конкурентоспособного облика гражданской продукции российских компаний судостроительного комплекса и включает в себя прогноз сценариев развития экспорта продукции гражданского судостроения.

На основании Концепции разработана дорожная карта по разработке предприятиями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках, содержащая непосредственно организационно-экономический механизм формирования экспортной политики российских компаний судостроительного комплекса.

Проведенное исследование показало, что причиной низких показателей экспорта продукции гражданского судостроения российских компаний судостроительного комплекса наряду с исторически сложившейся оборонной направленностью является отсутствие организационно-экономического механизма

экспортной политики российских компаний, понимания комплекса макроэкономических факторов, влияющих на развитие гражданского судостроения, и непосредственно отсутствие знания потребности экспортных рынков в продукции гражданского судостроения.

Предложенные в диссертационном исследовании методические подходы и практические рекомендации носят прикладной характер и могут быть реализованы на практике в целях реализации экспортного потенциала российских компаний в сфере продукции гражданского судостроения, что позволит снизить зависимость российской экономики от введенных в ее отношении санкций, позволит увеличить объемы экспорта в рассматриваемой отрасли и будет способствовать развитию отечественного производства.

# ПРИЛОЖЕНИЕ А

## Показатели экспорта гражданской продукции судостроения, предусмотренные Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

| Показатели | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| Базовый сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн руб. | 13847 | 16320 | 19270 | 23335 | 27580 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 10100 | 12000 | 14200 | 17500 | 21000 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 3747 | 4320 | 5070 | 5835 | 6580 |
| Оптимистичный (инновационный) сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн. руб. | 36200 | 39550 | 46370 | 53400 | 61650 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 31200 | 34000 | 39400 | 44900 | 51400 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 5000 | 5550 | 6970 | 8500 | 10250 |
| Целевой сценарий | | | | | |
| Экспортная продукция, млн. руб. | 46400 | 66040 | 86880 | 108420 | 129260 |
| в т. ч. ВТС, млн руб. | 34000 | 43400 | 53000 | 63300 | 72900 |
| в т. ч. экспорт гражданской продукции, млн руб. | 12400 | 22640 | 33880 | 45120 | 56360 |

*Источник:* Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года [4].

# ПРИЛОЖЕНИЕ Б

## Характеристика экспорта отечественной продукции гражданского судостроения

Таблица Б.1 – Динамика экспорта продукции гражданского судостроения по основным товарам и группам товаров за 2017–2021 гг.

млн руб.

| Группа товара | Код ТНВЭД | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Общий итог 2017–2021 | Доля от общего |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Суда грузовые, круизные, экскурсионные, паромы, баржи и т.п. | 8901 | 47 689,40 | 36 308,00 | 19 218,50 | 13 486,23 | 4 061,80 | 120 763,93 | 61,90% |
| Суда рыболовные и прочие плав.ср-ва для перераб./консерв. рыбных продуктов | 8902 | 262,35 | 344,30 | 1 466,42 | 529,44 | 296,60 | 2 899,11 | 1,49% |
| Яхты и прочие плав.ср-ва. для отдыха или спорта; гребные лодки и каноэ | 8903 | 332,31 | 688,60 | 2 467,72 | 1 431,27 | 337,60 | 5 257,50 | 2,69% |
| Буксиры и суда-толкачи | 8904 | 8 045,40 | 2 541,56 | 2 978,06 | 4 185,93 | 4 753,70 | 22 504,65 | 11,53% |

| Группа товара | Код ТНВЭД | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | Общий итог 2017–2021 | Доля от общего |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Плавучие маяки, пожарные суда, земснаряды, плав. краны и прочие плав. ср-ва | 8905 | 652,96 | 5 183,28 | 4 683,50 | 7 006,59 | 0,00 | 17 526,33 | 8,98% |
| Суда прочие, включая военные корабли и спасательные суда | 8906 | 0,00 | 0,00 | 568,48 | 23 323,43 | 0,00 | 23 891,91 | 12,25% |
| Плавучие конструкции прочие: плоты, плав. баки, кессоны, дебаркадеры, буи | 8907 | 244,86 | 262,92 | 310,08 | 228,07 | 55,50 | 1 101,43 | 0,56% |
| Суда и прочие плав. ср-ва., предназначенные на слом | 8908 | 99,11 | 106,42 | 142,12 | 329,02 | 481,70 | 1 158,37 | 0,59% |
| **Общий итог** | | **57 326,39** | **45 435,08** | **31 834,88** | **50 519,98** | **9 986,90** | **195 103,23** | **100,00%** |

*Источник:* 2017–2020 гг.: сведения ООН по международной торговле (UN COMTRADE) https://comtrade.un.org/data на основе данных ФТС России; 2021 г.: ФТС России.

# ПРИЛОЖЕНИЕ В

## Теоретические основы функционирования международной торговли

Таблица В.1 – Теории развития международной торговли

| Наименование теории | Содержание теории |
|---|---|
| Меркантилизм | Отражает первые представления о международной торговле, которая была направлена на развитие экспорта и ограничение импортных закупок |
| Теория абсолютного преимущества А. Смита | Утверждает, что международная торговля будет выгодной для двух стран тогда, когда каждая из них экспортирует товар, в производстве которого она имеет абсолютное преимущество и импортирует товар, который с наименьшими издержками производит страна-импортер |
| Теория относительного преимущества Д. Рикардо | Раскрывает идею наличия у стран сравнительного преимущества в производстве товаров, означающего, что альтернативные издержки их производства, выраженные через количества других товаров, в ней будут ниже, чем в других странах. По мнению авторов, международная торговля приносит выгоды каждой стране, если эти страны будут иметь сравнительное преимущество в производстве экспортируемых товаров |
| Теория пропорциональных факторов (теория Хекшера-Олина) | Предполагает, что международная торговля обусловлена главным образом неодинаковой ресурсной оснащенностью и интенсивностью использования ресурсов в разных странах. Авторами сделан вывод о том, что страны стремятся экспортировать те товары, в производстве которых они имеют относительно избыточные факторы производства, и импортировать товары, в которых использованы относительно дефицитные для страны факторы |
| Теория специфических факторов производства | Согласно теории, различия в обеспеченности факторами производства обуславливают различия в относительных ценах на товары, которые стимулируют взаимную торговлю. В процессе международной торговли развивается производство в экспортоориентированных отраслях, развиваются факторы, связанные с ними, происходит перемещение в эти отрасли труда |
| Эффект масштаба в международной торговле | Концепция обосновывает преимущества эффекта масштаба ростом специализации страны на производстве и внешней торговле ограниченным набором товаров |
| Концепция торгуемых и неторгуемых товаров | Концепция разделила товары внутреннего производства на торгуемые (предметы экспорта/импорта) и неторгуемые (товары, предназначенные только для внутреннего потребления). Теория объясняет объемы |

| Наименование теории | Содержание теории |
|---|---|
| | производства торгуемых и неторгуемых товаров через совокупный спрос, а в качестве причины существования неторгуемых товаров выделяет большую долю сопутствующих торговле ими издержек |
| Теорема Рыбчинского | Утверждает, что растущее предложение одного из факторов производства стимулирует непропорционально больший рост производства и доходов в той отрасли, для которой этот фактор используется более интенсивно. В результате в рамках международной торговли страны экспортируют избыточные факторы производства |
| Теория внутриотраслевой торговли | Объясняет обмен высокотехнологичной продукцией между промышленно развитыми странами схожим характером отраслевых структур в таких странах, которые создают взаимные конкурентные преимущества, недостижимые в рамках межотраслевой специализации |
| Теория пересекающегося спроса | Согласно теории, необходимым условием экспорта товаров является насыщенный внутренний спрос. Однако оптимальный результат от экспорта может быть достигнут в торговле со страной, имеющей одинаковую или сопоставимую структуру спроса. При этом наибольшее пересечение структур спроса в странах-партнерах, основанных на высоком уровне дохода, является залогом более интенсивной взаимной торговли |
| Теория жизненного цикла продукта | Выделяет этапы в развитии продукта: внедрение, рост спроса, насыщение спроса и спад производства. Второй этап при этом характеризуется увеличением производства, одновременным снижением цены, ростом внутренней конкуренции, что обуславливает начало экспорта данного товара |
| Теория технологического разрыва | Основывается на том, что при равном обеспечении стран факторами производства, развитие торговли между странами инициируют технические изменения, возникающие в одной из отраслей торгующих стран |
| Теория конкурентных преимуществ | В качестве основного элемента, обуславливающего конкурентоспособность на национальном уровне, называет производительность, которая в свою очередь определяет возможности достижения высокого, динамично растущего уровня жизни для граждан страны. При этом в некоторых случаях наряду с объективными выгодами международная торговля и иностранные инвестиции могут препятствовать росту производительности и приводить к снижению уровня жизни в стране |

*Источник:* составлено автором на основе [8, 9].

Таблица В.2 – Современные теории международной торговли

| Наименование теории | Направления и представители | Краткое содержание |
|---|---|---|
| Теория неоднородности фирм | Модель Марка Мелица (2003) | Модель основывается на идее о том, что фирмы, действующие в одной отрасли, различаются по уровню производительности. Только наиболее продуктивные и прибыльные фирмы могут нести высокие невосполнимые издержки, в том числе по созданию нового экспортного товара. В результате модель делит все фирмы на три категории: неэкспортирующие, экспортирующие и многонациональные |
| | Модель либерализации торговли (Болдуин, Форслид, 2006) | Доказывает, что либерализация торговли ведет к более высокому среднему уровню производительности, поскольку только наиболее эффективные фирмы могут позволить себе высокие затраты по выходу на внешний рынок и будут в результате производить на экспорт |
| | Факторная модель торговли (Бернард и др., 2007) | Утверждает, что различия в производительности между фирмами усиливают результаты теории внешней торговли Хекшера-Олина. Издержки на экспорт сегментируют рынки и увеличивают уровень производительности фирм. Таким образом, торговля в среднем ведет к росту производительности |
| | Гравитационная модель (Хелпман и др., 2006) | Ранжируют фирмы по уровню производительности, что позволяет выделить те, которые будут производить только на внутренний рынок, и те, что будут осуществлять экспортную деятельность |
| | Модели бизнес-цикла (Гирони и Мелиц, 2005, 2007) | Используя модель с разнородными фирмами и монополистической конкуренцией, показали, что рост и спады в международной торговле могут быть связаны с циклами деловой активности |
| Теория неполных контрактов | Спенсер, 2005; Финстра, 2003; Гроссман, Хелпман, 2005 и другие | Объясняет международную торговлю организационным решением фирмы, которой выгоднее покупать промежуточные продукты либо у своих полностью контролируемых филиалов, либо у независимых иностранных фирм. Теория затрагивает вопросы формирования организационной структуры фирмы, объясняя предпочтение внешнего аутсорсинга рядом причин, к числу которых относятся более низкие издержки производства за рубежом, улучшение и упрощение международных коммуникаций, устранение торговых барьеров |
| Пространственные теории международной торговли | Моделирование совокупности торговых издержек как силы, препятствующей торговле (Андерсон, Уайнкуп, 2004) | Утверждает, что размер двусторонней торговли зависит от производства товара в стране-экспортере, расходов на его импорт в стране-импортере, взвешенных по доле производства и расходов в мировом производстве этого товара, торговых барьеров между двумя странами и двух индексов цен (показателей сопротивляемости торговле) |

| Наименование теории | Направления и представители | Краткое содержание |
|---|---|---|
| | Выведение сравнительных преимуществ и особенностей размещения фирм (Росси-Хансберг, 2005) | Исходит из местоположения производителей и потребителей, экспортеров и импортеров, разделяя все страны на производящие промежуточные и готовые товары. Согласно выводу автора, фирмы, расположенные в регионах производства промежуточной продукции, вынуждены торговать с фирмами, производящими готовую продукцию. Если регионы при этом находятся в разных странах, возникает международная торговля |
| | Объединение гравитационной модели с теорией торговли между разнородными фирмами (Болдуин и Харриган, 2007) | Расширение модели Мелица, которое демонстрирует, что большинство экспортеров поставляют свои товары только небольшому числу импортеров, случаи нулевого экспорта положительно коррелируют с расстоянием и отрицательно с размером, а на большие расстояния перевозится только дорогая экспортная продукция |
| | Зависимость торговли от размера предприятия (Холмс, Стивенс, 2010) | Основывается на утверждении о том, что крупные предприятия производят стандартизированную продукцию, а мелкие и средние – уникальные или кастомизированные товары. Под воздействием конкуренции со стороны внешней среды уникальные фирмы, производящие массовую продукцию, закрываются, а фирмы, специализирующиеся на производстве уникальных товаров, продолжают функционировать |
| Политическая экономия торговой политики | Модели групп давления, арифмометра, статус-кво, социальной справделивости и другие (Гаванде, Кришна и Харриган, Кван, 2003) | Основывается на моделировании мотивов создания групп, лоббирующих введение тех или иных мер торговой политики. При этом политика рассматривается как разновидность рынка, на котором ведение мер торговой политики является товаром или услугой |
| | Модели торговых соглашений (Джонсон, 1954; Мадджи, Родригес, Клэр, 2007) | Выдвигают идею о том, что заключение торговых соглашений выступает способом предотвращения торговых войн, поскольку в отсутствии соглашений каждая страна будет стремиться использовать свою монопольную власть, облагая торговлю пошлинами, что будет неэффективно для всех стран |

*Источник:* составлено автором на основе [31].

# ПРИЛОЖЕНИЕ Г

## Дорожная карта по разработке компаниями отрасли Стратегии развития экспортной деятельности и продвижения продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках

| № п/п | Перечень работ | Ожидаемый результат |
|---|---|---|
| *1. Анализ экспорта продукции гражданского судостроения в период 2011–2021 гг.* | | |
| 1.1 | Анализ объемов экспорта продукции гражданского судостроения в период 2011–2021 гг. | Определены объемы экспорта продукции гражданского судостроения в период 2011–2021 гг. |
| 1.2 | Анализ перечня экспортируемой продукции и стран-заказчиков в период 2011–2021 гг. | Определены перечень экспортируемой продукции и страны-заказчики в период 2011–2021 гг. |
| 1.3 | Описание проблем, влияющих на показатели экспортной выручки | Определено наличие санкционного режима в отношении продукции компании, а также других факторов, ограничивающих экспорт продукции гражданского судостроения, и в случае их наличия, анализ влияния на показатели экспортной выручки в динамике и разработка предложений по снижению их влияния |
| 1.4 | Описание действующего организационно-экономического механизма формирования экспортной политики | Проанализированы действующая организационная структура формирования экспортной политики, наличие целевого показателя по экспорту, закрепленного за ответственным подразделением, наличие целевого показателя по экспорту у компании в целом, закреплённого в Стратегии развития компании и ДПР |
| *2. Анализ текущего состояния российской компании судостроительного комплекса* | | |
| 2.1 | Описание текущего состояния | Анализ технологического уровня, оценка производственного, научно-технологического и кадрового уровня |
| 2.2 | Анализ текущего технического состояния судостроительных предприятий | Определено текущее техническое состояние судостроительных предприятий |

| № п/п | Перечень работ | Ожидаемый результат |
|---|---|---|
| 2.3 | Анализ текущего финансового состояния | Определено текущее финансовое состояние |
| *3. Анализ потребности зарубежных заказчиков в продукции российской компании судостроительного комплекса* | | |
| 3.1 | Учитывая Концепцию экспортного развития российских компаний судостроительного комплекса в области продукции гражданского судостроения, определение потребности зарубежных заказчиков | Проведен анализа потребности потенциальных зарубежных заказчиков в продукции гражданского судостроения, включая региональные и национальные рынки водного транспорта, региональные и транснациональные судоходные компании, компании, занимающиеся освоением биологических и минеральных ресурсов океана |
| 3.2 | Анализ конкурентных преимуществ выпускаемой продукции | Проведен сравнительный анализ конкурентных преимуществ (ТТХ) и стоимости продукции с компаниями-конкурентами на зарубежном рынке |
| 3.3 | Определение перечня перспективной продукции | Подготовка предложений по перечню продукции гражданского судостроения для дальнейшей разработки и реализации на зарубежных рынках, учитывая глобальные и национальные тенденции, драйверы и ограничения, оказывающие существенное влияние на развитие рынка гражданского судостроения |
| *4. Организационно-экономический механизм формирования экспортной политики российской компании судостроительного комплекса* | | |
| 4.1 | Определение перечня объектов для модернизации и технического перевооружения, включая определение объема средств и источника финансирования | Определен перечень объектов для модернизации и технического перевооружения, определен объема средств и источник финансирования |
| 4.2 | Разработка предложений по развитию промышленно-производственного, кадрового, научно-исследовательского и опытно-конструкторского потенциала, включая определение объема средств и источника финансирования | Разработаны предложения по мероприятиям, необходимым для развития промышленно-производственного, кадрового, научно-исследовательского и опытно-конструкторского потенциала предприятия, определен объем средств и источник финансирования |
| 4.3 | Разработка экономического механизма формирования экспортной политики российской компании судостроительного комплекса | Определены и утверждены целевые показатели компании по экспорту, закрепленные за ответственным подразделением компании и указанные в Стратегии развития компании и ДПР |

| № п/п | Перечень работ | Ожидаемый результат |
|---|---|---|
| 4.4 | Разработка организационной структуры подразделения компании, ответственного за экспортную политику | Разработано штатное расписание подразделения компании, ответственного за экспортную политику |
| 4.5 | Разработка системы продвижения и позиционирования отечественной продукции гражданского судостроения на зарубежных рынках | Разработана PR-стратегия продукции компании для продвижения и позиционирования на зарубежных рынках.<br>Определен перечень конгрессно-выставочных мероприятий для продвижения продукции на зарубежных рынках |
| 4.6 | Формирование проекта стратегии развития экспортной политики российской компании судостроительного комплекса | Формирование проекта стратегии развития экспортной политики российской компании |

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

## Нормативно-законодательные акты

1. Паспорт национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт» : утв. президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам 24 декабря 2018 г. № 16). – Текст : электронный // База данных «Консультант плюс» : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319212/ (дата обращения: 18.04.2021). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

2. Постановление Правительства Российской Федерации от 18.03.2021 г. № 404 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». – Текст : электронный // База данных «Консультант плюс» : [сайт]. – URL: https: //www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_380057/ (дата обращения: 18.04.2021). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

3. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «Об утверждлении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». – Текст : электронный // База данных «Консультант плюс» : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_402052/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/ (дата обращения: 18.04.2021). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

4. Распоряжение Правительства РФ от 28.10.2019 № 2553-р «Об утверждении Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года». – Текст : электронный // База данных «Консультант плюс» : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_336470/f62ee45f-aefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2/ (дата обращения: 18.04.2021). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

5. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» . – Текст : электронный // База данных «Консультант плюс» : [сайт]. – URL: https://www.consultant.ru/document/con-s_doc_LAW_297432/ (дата обращения: 18.04.2021). – Режим доступа: для зарегистрир. пользователей.

## Российские и зарубежные авторы

6. Батычко В. Т. Международное право / В. Т. Батычко. – Таганрог: ТТИ ЮФГ, 2011. – URL: http://www.aup.ru/books/m232/ (дата обращения: 23.03.2021).

7. Бирюков П. Н. Международное право в 2 т. Том 1 / П. Н. Бирюков. – 10-е изд., перераб. и доп. – Москва: Издательство Юрайт, 2022. – 365 с. – (Высшее образование). – ISBN 978–5–534–06061–4. – Текст: электронный //

Образовательная платформа Юрайт : [сайт]. – URL: https://urait.ru/bcode/490712 (дата обращения: 02.04.2022).

8. Бородин К. Г. Теории международной торговли и торговая политика // Российский внешнеэкономический вестник. – 2005. – № 12. – С. 4–14.

9. Бородин К. Г. Теории международной торговли и торговая политика // Российский внешнеэкономический вестник. – 2006. – № 1. – С. 9–18.

10. Братерский М. В. Торгово-экономические санкции: эффективность, цена, проблемы использования // Безопасность Евразии. – 2009. – Т. 2. – № 36. – С. 335.

11. Вертакова Ю. В., Положенцева Ю. С., Клевцова М. Г. Санкции в условиях глобализации и их влияние на экономическое развитие России // Экономика и управление. – 2015. – № 10 (120). – С. 24–32.

12. Ветрова Е. Н. Промышленная политика в судостроении России: особенности, состояние, проблемы // Экономическое возрождение России. – 2013. – № 2 (36). – С. 38–48.

13. Гармашова Е. П. и др. Санкции как меры международного принуждения: основные виды и теоретические подходы к понятию // Экономические отношения. – 2020. – Т. 10. – № 3. – С. 649–662.

14. Глебкова И. Ю., Качанова Н. Н. Особенности статистического анализа и прогнозирования экспорта и импорта товаров в России // Вопросы статистики. – 2014. – № 2. – С. 60–64.

15. Головин А. А., Головин А. А., Пархомчук М. А. Последствия мировых экономических санкций для национальной экономики России // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 11–2. – С. 216–221.

16. Гончарук И. В., Гончарук Е. С. Государственная поддержка интеграции России в мировой рынок продукции судостроительной промышленности // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. – 2016. – № 1 (74). – С. 34–45.

17. Гофман Е. В., Попкова Е. Г. Актуальный взгляд на развитие российской экономики в условиях принятых международных санкций // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика. – 2015. – Т. 3. – № 3. – С. 64–68.

18. Грачева А. М. Понятие и виды экономических санкций в международном праве // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2017. – № 1 (59). – С. 159–171.

19. Гудкова О. В., Дворецкая Ю. А., Дедова О. В. Влияние санкций на интеграцию России в мировую экономику // Modern Economy Success. – 2018. – № 4. – С. 137–139.

20. Гурова М. М. Некоторые факторы развития экспортного потенциала российского зернового рынка // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2011. – № 33. – С. 135–140.

21. Гутман С. С., Кадзаева В. В. Теоретические подходы к изучению экономических санкций // Научный вестник Южного института менеджмента. – 2019. – № 4. – С. 31–35.

22. Демин С. С. Совершенствование организационно-экономического механизма экспортной деятельности предприятий Харьковского региона // Вісник

економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 26. – С. 72–76.

23. Долина О. Н., Шпилькина Т.А. Экономические санкции и их влияние на экономику и финансовую систему России // Вестник академии. – 2016. – №1. – С. 22–27.

24. Зейнешев Т. Ж., Машимбаева Г. А., Ильяшевич М. В. Виды санкций в международном праве // Евразийский научный журнал. – 2017. – № 4. – С. 115–119.

25. Ибрагимов А. Г. Влияние международных санкций на сельскохозяйственное производство России // Доклады ТСХА: Сборник статей. Вып. 290. Часть IV/М.: Изд-во РГАУ. – 2018. – С. 232–234.

26. Ищенко Е. Г., Алексеев П. В. Совершенствование механизма поддержки экспорта в России // Деньги и кредит. – 2015. – № 6. – С. 36–42.

27. Квасникова Е. А. Анализ перспектив российско-норвежского сотрудничества в области гражданского судостроения // Экономические отношения. – 2022. – Том 12. – № 3. – С. 519–534.

28. Квасникова Е.А. Макроэкономические детерминанты развития гражданского судостроения: мировые тренды и перспективы российских производителей // Вопросы инновационной экономики – 2022. – Том 12. – № 3. – С. 1817–1832.

29. Квасникова Е.А. Экспортные рынки российского судостроения // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2022. – Том 18. – № 8 (413). – С. 1568–1583.

30. Кешнер М. В. Контрмеры и санкции как инструменты имплементации международной ответственности государств // Вестник ТИСБИ. – 2012. – № 1. – С. 122–127.

31. Киреев А. П. Теории международной торговли XXI века // Экономическая школа. Альманах. – 2011. – Т. 7. – С. 7–30.

32. Киселев С. В. Факторы роста и обеспечения устойчивой динамики экспорта продукции АПК // Никоновские чтения. – 2017. – № 22. – С. 231–232.

33. Клячко Л. М. Проблемы развития мирового и отечественного судостроения // Биржа интеллектуальной собственности. – 2008. – Т. 7. – № 12. – С. 23–30.

34. Кожанов Н. А., Сутырин С. Ф. Международные экономические санкции как инструмент «принуждения к выполнению контракта» (на примере Исламской Республики Иран) // Вестник Санкт-Петербургского университета. Экономика. – 2012. – № 1. – С. 108–118.

35. Круглов В. С., Александрова О. А. Анализ факторов экспортной деятельности промышленных предприятий // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. – 2007. – № 16. – С. 68–72.

36. Куликова О. М., Тропынина Н. Е. Влияние санкций на импорт и экспорт в России / О. М. Куликова, Н. Е. Тропынина // Структурные преобразования экономики территорий: в поиске социального и экономического равновесия. – 2018. – С. 109–112.

37. Курдюков Г. И. Международные экономические санкции (применение в практике Совета Безопасности ООН) // Марийский юридический вестник. – 2001. – Т. 1. – № 1. – С. 170–176.

38. Куценко Е. И. Организационно-экономический механизм устойчивого развития региона: монография / Е. И. Куценко. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2008. – 224 с.

39. Лаврикова Ю. Г., Андреева Е. Л., Ратнер А. В. Классификация факторов развития внешнеэкономической деятельности региона в условиях глобальных вызовов // Экономика региона. – 2021. – Т. 17. – № 2. – С. 688–712.

40. Левчук К. С., Абрамова Л. С. Россия на мировом рынке продукции гражданского судостроения: проблемы и перспективы // Электронный научный журнал «Вектор экономики». – 2021. – № 11 (65).

41. Логачев С. И. О необходимости государственной поддержки российского судостроения // Судостроение. – 1999. – № 2. – С. 46–51.

42. Морозенкова О. В. Экономические последствия западных санкций и контрсанкций РФ // Российский внешнеэкономический вестник. – 2017. – № 6. – С. 58–74.

43. Нуреев Р. М., Бусыгин Е. Г. Экономические санкции: издержки и выгоды конфронтации // Terra economicus. – 2017. – Т. 15. – № 3. – С. 56–74.

44. Олейнов А.Г. Теории международной торговли и внешнеторгового регулирования (Часть I) //Мировое и национальное хозяйство. – 2020. – № 2. – С. 1–28.

45. Отинова М. Е., Сальникова Е. В. Теоретические и методологические аспекты развития экспортно ориентированного агропродовольственного рынка // Вестник Курской государственной сельскохозяйственной академии. – 2019. – № 6. – С. 113–120.

46. Палкина Е. С., Постников Р. А. Цифровая трасформация производственной системы в судостроении: проблемы и способы их решения // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2021. – Т. 27. – №. 6. – С. 107–123.

47. Пакистан: за рамками стереотипов / под ред. Т. И. Борисова, К. В. Макиенко. – М.: Центр анализа стратегий и технологий, 2019. – 208 с.

48. Петрова Н. П., Пименов П. В. Анализ современного состояния судостроения в России с использованием бенчмаркинга // Вестник евразийской науки. – 2018. – Т. 10. – № 6. – с. 4–14.

49. Полоник С. С., Хоробрых Э. В., Литвинчук А. А. О развитии экспортного потенциала Республики Беларусь // Известия Национальной академии наук Беларуси. Серия аграрных наук. – 2016. – Т. 1. – № 1. – С. 13–23.

50. Прокофьева Т. Ю. Соотношение понятий «экономический механизм» и «организационно-экономический механизм» // Вестник Московского финансово-юридического университета. – 2017. – № 1. – С. 21–26.

51. Сазонова К. Л. Санкции в международном праве: основные направления исследований // Современное право. – 2013. – № 8. – С. 116–119.

52. Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. Анализ перспектив российско-индийского сотрудничества в области гражданского судостроения // Управление риском. – 2021. – № 2 (98). – С. 5–15.

53. Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. Анализ перспектив сотрудничества России со странами БРИКС в области гражданского судостроения. Часть 1 // Финансовая экономика. – 2021. – № 5. – С. 313–318.

54. Салыгин В. И., Кабаков Б. А., Квасникова Е. А. Анализ перспектив сотрудничества России со странами БРИКС в области гражданского судостроения. Часть 2 // Финансовая экономика. – 2021. – № 6. – С. 210–216.

55. Сапир Е. В., Шмураткина А. Г. Институциональный механизм повышения экспортного потенциала региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. – 2019. – № 3. – с. 169–176.

56. Сидоренко А. В. Факторы и резервы развития экспортного потенциала промышленного предприятия // Вестник Самарского государственного университета. – 2010. – № 81. – С. 50–57.

57. Седляр Ю. Стратегия экономических санкций как инструмент международного урегулирования и политические риски // Актуальные проблемы международных отношений и дипломатии (вторая половина XX – начало XXI в.): материалы международной научно-практической конференции. Витебск: ВГУ им. П. М. Машерова, 2013. С. 138–141.

58. Сельцовский В. Л. Концептуальные основы теорий международной торговли // Российский внешнеэкономический вестник. – 2008. – № 12. – С. 3–13.

59. Симкин Д. Г. Некоторые особенности развития организационно экономического механизма управления регионом // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2009. – № 8. – С. 88–92.

60. Степанов Е. А. Эволюция подходов к исследованию факторов внешней торговли // Вестник Челябинского государственного университета. – 2015. – № 18 (373). – С. 53–64.

61. Страчко В. О. Санкции и их виды в международном праве / В. О. Страчко, К. А. Метельская // Идеи правового государства в юридической доктрине и конституционной практике Беларуси: история и современность: (к 20-летию принятия Конституции Республики Беларусь и 15-летию образования Союзного государства Беларуси и России): материалы международной научно-теоретической конференции студентов, магистрантов, аспирантов (Минск, 27–28 ноября 2014 г.) / [редколлегия: Д. М. Демичев (главный редактор) и др.]. – Минск: Экоперспектива, 2014. – С. 173–174.

62. Суханова И. Ф., Лявина М. Ю. Экономические санкции: содержание, цели, мотивы, эффективность // Аграрный научный журнал. – 2018. – № 4. – С. 88–93.

63. Тресорук А. А., Фролов И. Э. Российское судостроение: проблемы развития и пути повышения его конкурентоспособности // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2015. – № 13. – С. 463–485.

64. Устинов Р. А. Эффективность санкционного режима в отношении Ирана // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Международные отношения. – 2011. – № 2. – С. 41–55.

65. Фальцман В. К. Приоритеты структурной политики: импортозависимость, импортозамещение, возможности экспорта инновационной продукции промышленности // Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2014. – № 5 (479).

66. Федорова Е. А., Барихина Ю. А. Влияние санкций на экономику Российской Федерации // Экономический анализ: теория и практика. – 2015. – № 37 (436). – С. 2–12.

67. Чарочкина Е. Ю. Экспортный потенциал национальной экономики: факторы и условия формирования // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. – 2020. – Т. 10. – № 1. – С. 30–38.

68. Чернышевская Е. А. Теоретические и методические основы таможенно-тарифного регулирования ввоза и вывоза продукции судостроения // Вестник Российской таможенной академии. – 2015. – № 1. – С. 162–170.

69. Широкова Е. Ю. Влияние санкций на внешнюю торговлю России // Научный вестник Южного института менеджмента. – 2019. – № 1. – С. 87–94.

70. Шерин Е. А. Географические направления и масштабы экспорта сибирских углей // Всероссийский экономический журнал ЭКО. – 2018. – № 8 (530). – С. 148–160.

71. Якушев Н. О. Масштабы и сдерживающие факторы развития экспортной деятельности регионов // Россия: тенденции и перспективы развития. – 2016. – № 11–2.

72. Anderson, J., Wincoop, E. Trade costs // Journal of Economic Literature. – 2004. – Vol. 42. – No. 3.

73. Balassa, B. Tariff Reductions and Trade in Manufactures among the Industrial Countries // American Economic Review. – 1966. – Vol. 56. – № 3.

74. Baldwin, R., Harrigan, J. Zeros, Quality, and Space: Trade and Aggregate Industry Productivity // Econometrica. – 2007. – Vol. 71. – No. 6. – P. 1695–1725.

75. Bapat, N. A. et al. Determinants of sanctions effectiveness: Sensitivity analysis using new data // International Interactions. – 2013. – Vol. 39. – № 1. – P. 79–98.

76. Eland, I. Economic sanctions as tools of foreign policy // Economic Sanctions. – Routledge, 2018. – P. 29–42.

77. Ghironi, F., Melitz, M. Trade Flow Dynamics with Heterogeneous Firms // American Economic Review. – 2007. – Vol. 97. – P. 356–361.

78. Grubel, H.G. Intra-Industry Specialization and the Patterns of Trade // Canadian Journal of Economics and Political Science. – 1967. – Vol. 33. – № 3.

79. Haidar, J. I. Sanctions and export deflection: evidence from Iran // Economic Policy. – 2017. – Vol. 32. – №. 90. – P. 319–355.

80. Kaempfer, W. H., Lowenberg, A. D. The theory of international economic sanctions: A public choice approach: Reply // The American Economic Review. – 1989. – Vol. 79. – №. 5. – P. 1304–1306.

81. Krugman, P. Scale Economies, Product Differentiation and the Pattern of Trade // American Economic Review. – 1980. – Vol. 70. – P. 950–959.

82. Krugman, P. Space: The Final Frontier // Journal of Economic Perspectives. – 1998. – Vol. 12. – № 2. – P. 161–174.

83. Lacy, D., Niou, E. M. S. A theory of economic sanctions and issue linkage: The roles of preferences, information, and threats // The journal of politics. – 2004. – Vol. 66. – № 1. – P. 25–42.

84. Melitz, M. The Impact of Trade on Intra-Industry Reallocations and Aggregate Industry Productivity // Econometrica. – 2003. – Vol. 71. – № 6. – P. 1695–1725.

85. Rossi-Hansberg, E. A Spatial Theory of Trade // American Economic Review. – 2005. – Vol. 95. – No. 5. – P. 1464–1491.

86. Spencer, B. International Outsourcing and Incomplete Contracts // Canadian Journal of Economics. – 2005. – Vol. 38. – No. 4. – P. 1107–1135.

87. Vernon, R. International investment and international trade in the product cycle //International economic policies and their theoretical foundations. – Academic Press. – 1992. – P. 415–435.

88. Zou, S., Stan, S. The determinants of export performance: a review of the empirical literature between 1987 and 1997 // International marketing review. – 1998. – Vol. 15, No. 5. – P. 333–356.

**Диссертации и авторефераты**

89. Будилов В. М. Становление экспортной политики государства в процессе развития современной России : автореф. дис. … канд. полит. наук : специальность 23.00.02 / Будилов Виктор Михайлович ; Сев.-Зап. акад. гос. службы. – Санкт-Петербург, 2005. – 20 с.

90. Зудинова К. Ю. Внешнеэкономические интересы России на мировом рынке гражданского судостроения : дис. … канд. пед. наук : специальность 08.00.14 / Зудинова Ксения Юрьевна ; С.-Петерб. гос. экон. ун-т. – Санкт-Петербург, 2019. – 230 с.

91. Крицкий К. В. Санкции и односторонние ограничительные меры в современном международном праве : дис. … канд. юрид. наук : специальность 12.00.10 / Крицкий Кирилл Владимирович. – Казань, 2019. – 186 с.

92. Трухинова О. Л. Системные механизмы взаимодействия участников инвестиционного процесса в судостроительной промышленности : дис. … канд. экон. наук : специальность 08.00.05 / Трухинова Ольга Леонидовна. – Москва, 2019. – 270 с.

**Аналитические обзоры и отчеты**

93. Основные параметры сценарных условий прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2023 год и на плановый период

2024 и 2025 годов. – Текст : электронный // Министерство экономического развития Российской Федерации : [сайт]. – URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/c56d9cd0365715292055fe5930854d59/scenarnye_usloviya_2023.pdf (дата обращения: 22.07.2022).

94. Положение дел в области продовольственной безопасности и питания в мире 2021. – Текст : электронный // Продовольственная и сельскохозяйственная организация объединенных наций : [сайт]. – URL: https://www.fao.org/3/cb44-74ru/online/cb4474ru.html#chapter-2_1) (дата обращения: 02.02.2022).

95. Продовольственный прогноз. Краткий обзор рынков. – Текст : электронный // Продовольственная и сельскохозяйственная Организация Объединенных Наций : [сайт]. – Июнь 2021. URL: https://www.fao.org/3/cb6-233ru/cb6233ru.pdf (дата обращения: 01.11.2021).

96. Состояние мирового рыболовства и аквакультуры. Меры по повышению устойчивости. – Текст : электронный // Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций : [сайт]. – URL: https://www.fao.org/3/ca9229ru/CA9229RU.pdf (дата обращения: 15.11.2021).

97. Стратегия присутствия России на мировых продовольственных рынках. Доклад НИУ ВШЭ. При участии Всемирного банка. Москва, 2019. – 77 с. – URL: https://www.hse.ru/data/2019/04/12/1178004648/3%20%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B8%D1%8F_%D0%BF%D1%80%D0%B8%D1%81%D1%83%D1%82%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%B8%D1%8F_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8.pdf (дата обращения: 05.12.2021).

98. BP Energy Outlook 2022 // British Petroleum : [site]. – URL: https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/energy-outlook/energy-outlook-downloads.html (date of access: 21.11.2022).

99. Global Gas Outlook 2050. Synopsis. – Текст : электронный // The Gas Exporting Countries Forum : [сайт]. – URL: https://www.gecf.org/_res-ources/files/events/gecf-to-unveil-latest-edition-of-flagship-publication-global-gas-outlook-2050/2020-edition-of-the-gecf-global-gas-outlook-2050.pdf (дата обращения: 14.11.2021).

100. HHI Shipbuilding Group // Hyundai Heavy Industries Group. – URL: https://english.hhi.co.kr/img/filedown/HHI_EMD_brochure2017_2.pdf (date of access: 14.09.2021).

101. Port development in Malaysia. An introduction to the country's evolving port landscape. : [site]. – URL: https://www.rvo.nl/sites/default/files/2020-/10/Port%20Development%20in%20Malaysia%20An%20introduction%20to%20the%20countrys%20evolving%20port%20landscape.pdf (date of access: 12.08.2021).

102. Renewable Capacity Statistics 2021. – Text : electronic // IRENA : [site]. – URL: https://www.irena.org/publications/2021/March/Renewable-Capacity-Statistics-2021 (date of access: 29.12.2021).

103. Review of Maritime Transport 2020 // United Nations Conference on Trade and Development. – 2020. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf (date of access: 20.09.2021).

104. Review of Maritime Transport 2021 / United Nations Conference on Trade and Development, 2021. – URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf (date of access: 20.02.2022).

105. Shipbuilding market developments. Q2 2018 // The Organisation for Economic Co-operation and Development. – URL: https://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding-market-developments-Q2–2018.pdf (date of access: 29.12.2021).

106. Shipping and shipbuilding markets. Annual Review 2021 // BRS Group. – URL: https://www.brsbrokers.com/annualreview2021.html (date of access: 12.03.2022).

107. State of the Cruise Industry Outlook 2020 // Cruise Line International Association – URL: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/01/CLIA-State-of-the-Cruise-Industry-Outlook-2020_01.pdf (date of access: 10.10.2021).

108. State of the Cruise Industry Outlook 2021 // Cruise Line International Association. – URL: https://cruising.org/-/media/research-updates/research/2021-state-of-the-cruise-industry_optimized.ashx (date of access: 10.10.2021).

**Интернет-ресурсы**

109. Аналитики предсказали инфляцию выше 8% по итогам 2021 года. – Текст : электронный // Forbes.ru : [сайт]. – URL: https://www.forbes.ru/finansy/448319-analitiki-predskazali-inflaciu-vyse-8-po-itogam-2021-goda (дата обращения: 15.12.2021).

110. Борисов заявил, что Иран со снятием эмбарго получит шанс купить военную технику РФ. – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/armiya-i-opk/9283035 (дата обращения: 18.07.2021).

111. В Казахстане планируют разработать концепцию развития судоходства по внутренним водным путям. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/top_news/291666/ (дата обращения: 18.02.2021).

112. В России с 2020 по 2024 год запланировано строительство 157 судов общим дедвейтом 3,5 млн тонн. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/306885/ (дата обращения: 12.12.2021).

113. В Саудовской Аравии построят крупнейшую судостроительную верфь в Персидском заливе – Текст : электронный // ТАСС : [сайт]. – URL: https://tass.ru/transport/4302900.

114. Доля импортных компонентов в российском судостроении превышает 70% – ОСК – Текст : электронный // Российская палата судоходства: [сайт]. – URL: https://rus-shipping.ru/ru/shipbuilding/news/?id=41036.

115. За 2020 год доля туризма в мировом ВВП сократилась почти в 2 раза. – Текст : электронный // Финмаркет : [сайт]. – URL: http://www.finmarket.ru/news/5457429.

116. Завод «Красное Сормово» построит два танкера проекта RST27 для компании CMS. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/217650/ (дата обращения: 11.04.2021).

117. Индия станет партнером России по открытию Севморпути для международной торговли. – Текст : электронный // Коммерсантъ : [сайт]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/4968499 (дата обращения: 07.12.2021).

118. Катар закажет строительство в Южной Корее более 100 СПГ-танкеров. – Текст : электронный // Вести.ру : [сайт]. – URL: https://www.vesti.ru/finance/article/2416442 (дата обращения: 19.09.2021).

119. Металлургический портал Metallplace : официальный сайт. – Москва. – URL: www.metallplace.ru. (дата обращения: 17.01.2022).

120. На судоверфи «Звезда» завершены работы по формированию корпуса многофункционального судна снабжения. – Текст : электронный // ДЦСС : [сайт]. – URL: http://dcss.ru/press-center/2020/na-sudoverfi-zvezda-zaversheny-raboty-po-formirovaniyu-korpusa-mnogofunktsionalnogo-sudna-snabzheniya/ (дата обращения: 03.02.2022).

121. Невский ССЗ отправил сухогруз проекта RSD49 «Атамекен» в порт приписки Актау. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/238528/ (дата обращения: 04.05.2021).

122. НОВАТЭК заказал баржи в Корее. – Текст : электронный // Коммерсантъ : [сайт]. – URL: https://www.kommersant.ru/doc/4373012 (дата обращения: 12.11.2021).

123. Крыловский государственный научный центр : официальный сайт. – Санкт-Петербург. – URL: https://krylov-centre.ru/ (дата обращения: 10.08.2021).

124. ПАО «НК «Роснефть» : официальный сайт. – Москва. – URL: https://www.rosneft.ru/ (дата обращения: 03.12.2021).

125. Санкт-Петербургская Международная Товарно-сырьевая Биржа : официальный сайт. – Санкт-Петербург. – URL: https://spimex.com/markets/gas/indexes/exchange/ (дата обращения: 01.12.2022).

126. Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский Институт морского флота : официальный сайт. – Санкт-Петербург. – URL: https://cniimf.ru/ (дата обращения: 01.09.2021).

127. Damen Shipyards Group : [site]. – URL: https://www.damen.com/ (date of access: 12.05.2021).

128. Fincanteri S.p.A : [site]. – URL: https://www.fincantieri.com/en/group/ (date of access: 03.05.2021).

129. Imabary Shipbuilding Co., LTD. : [site]. – URL: https://www.imazo.co.jp.e.ajw.hp.transer.com/company/ (date of access: 13.11.2021).

130. Iran Business News : [site]. – URL: https://www.iran-bn.com/2017/11/13/iran-shipbuilder-signs-mou-with-netherlands-damen/ (date of access: 01.09.2021).

131. The Maritime Executive : [site]. – URL: https://www.maritime-executive.com/article/csic-cssc-re-merger-completed (date of access: 02.03.2022).

132. S&P Global Commodity Insights : [site]. – URL: https://www.spglobal.com/platts/ru/market-insights/latest-news/oil/060820-ussanctions-121-ships-linked-to-irans-irisl-little-oil-market-impact-expected (date of access: 23.08.2021).

133. Перспективы развития судостроительной отрасли // Морская политика России. – 2021. – № 36. – с. 35–36. – URL: https://marine.org.ru/upload/iblock-/ac0/u1ceyags12n88n9ncjvqvke1frllniwd.pdf (дата обращения: 10.12.2021).

134. Под санкции США попали петербургские судостроительные заводы. – Текст : электронный // РБК : [сайт]. – URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/-freenews/5592acf69a794719538d334c (дата обращения: 08.08.2021).

135. В Мурманской области начал работать центр строительства крупномастшабных морских сооружений. – Текст : электронный // Портал «Корабел.ру» : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/v_murmanskoy_oblasti_nachal_rabotat_centr_stroitelstva_krupnotonnazhnyh_morskih_sooruzheniy.htm (дата обращения: 03.03.2021).

136. Как может развиваться судостроение на примере Вьетнама. – Текст : электронный // Портал «Корабел.ру» : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/kak_mozhet_razvivatsya_sudostroenie_na_primere_vetnama.html (дата обращения: 03.03.2021).

137. Южная Корея закажет 200 судов в рамках новой госпрограммы. – Текст : электронный // Портал «Корабел.ру» : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/yuzhnaya_koreya_zakazhet_200_sudov_v_ramkah_novoy_gosprogrammy.html (дата обращения: 31.08.2021).

138. Сеул выделит $1 млрд для поддержки перевозчиков и судостроителей. – Текст : электронный // Портал «Корабел.ру» : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/seul_vydelit_1_mlrd_dlya_podderzhki_perevozchikov_i_sudostroiteley.html (дата обращения: 20.06.2021).

139. Qatar Petroleum зарезервировал мощности верфей в Южной Корее для строительства более 100 СПГ танкеров. – Текст : электронный // Портал «Корабел.ру» : [сайт]. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/qatar_petroleum_zarezerviroval_moschnosti_verfey_v_yuzhnoy_koree_dlya_stroitelstva_bolee_100_spg_tankerov.html (дата обращения: 22.10.2021).

140. Статистический ресурс Worldometer.info : официальный сайт. Москва. – URL: www.worldometers.info (дата обращения: 01.02.2022).

141. Судостроители хотят получать больше прибыли от гособоронзаказа. – Текст : электронный // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/05/05/868780-sudostroiteli-hotyat-bolshe-pribili-gosoboronzakaza (дата обращения: 12.12.2021).

142. Что поможет слиянию HHI и DSME. – Текст : электронный // Информационно-аналитическое агентство SeaNews : [сайт]. – URL: https://seanews.ru/2021/03/09/ru-chto-pomozhet-slijaniju-hhi-i-dsme/ (дата обращения: 02.09.2021).

143. About Sagarmala // Government of India : [site]. – URL: http://sagarmala.gov.in/about-sagarmala/background (date of access: 12.11.2021).

144. Abu Dabi Ports и канадская компания Robert Allan Ltd. займутся созданием первых в мире автономных буксиров. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/292390/ (дата обращения: 19.09.2021).

145. Abu Dabi Yard teams up with Italian Group. – Text : electronic // The Maritime Standard : [site]. – URL: https://www.themaritimestandard.com/abu-dhabi-yard-teams-up-with-italian-group-2/ (date of access: 18.09.2021).

146. Agreements signed with Singapore, Vietnam to develop Suez Canal area. – Text : electronic // Egypt Today : [site]. – URL: https://www.egypttoday.com/Article/3/20284/Agreements-signed-with-Singapore-Vietnam-to-develop-Suez-Canal-area (date of access: 15.08.2021).

147. Baku Shipyard: [site]. – URL: https://bakushipyard.com/ (дата обращения: 19.09.2021).

148. Caspian Offshore Construction (Казахстан) пополнила флот новым буксиром серии Damen Stan Tug 1606. – Текст : электронный // Portnews : [сайт]. – URL: https://portnews.ru/news/281745/ (дата обращения: 12.08.2021).

149. CPEC Authority. Ministry of Planning, Development and Special Initiatives: [site]. – URL: http://cpec.gov.pk/introduction/1 (date of access: 18.10.2021).

150. Daewoo Shipbuilding to manage Iranian shipbuilder. – Text : electronic // The Korea Times : [site]. – URL: http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz-/2016/05/123_204868.html (date of access: 17.10.2021).

151. Daewoo to establish shipbuilding company in Iran // Xinhua, english.news.cn : [site]. – URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017–01/11/c_135971301.htm (date of access: 17.10.2021).

152. Damen signs MOU for development of Bangladesh shipbuilding initiative. – Text : electronic // DAMEN : [site]. – URL: https://www.damen.com/en/news/2020/01/damen_signs_mou_for_development_of_bangladesh_shipbuilding_initiative (date of access: 14.12.2021).

153. EU blocks HHI-DSME merger in long-awaited decision. – Text : electronic // Offshore Energy : [site]. – URL: https://www.offshore-energy.biz/in-long-awaited-decision-eu-blocks-hhi-dsme-merger/ (date of access: 19.09.2021).

154. Fincantieri and Abu Dabi Shipbuilding: future collaboration in the UAE. – Text : electronic // AvioNews : [site]. – URL: https://www.avionews.com/item/1219097-fincantieri-and-abu-dhabi-shipbuilding-future-collaboration-in-the-uae.html (date of access: 18.09.2021).

155. Hellenic shipping news : [site]. – URL: https://www.hellenicshippingnews.com/-iran-the-fleet-capacity-of-irisl-is-expected-to-grow-50-in-2018-with-the-addition-of-10-vessels-it-has-ordered-from-hyundai-heavy-industries/ (date of access: 19.10.2021).

156. Iranian, Dutch shipbuilding companies ink MOU. – Text : electronic // Tehran Times : [site]. – URL: https://www.tehrantimes.com/news/407766/Iranian-Dutch-shipbuilding-companies-ink-MOU (date of access: 18.10.2021).

157. Iranian Oil, Shipping Companies Set $2,4 Billion in Ship Deals. – Text :

electronic // The Wall Street Journal : [site]. – URL: https://www.wsj.com/articles/iranian-oil-shipping-companies-strike-2–4-billion-south-korean-ship-deal-1465289444 (date of access: 16.10.2021).

158. Make in India : [site]. – URL: https://www.makeinindia.com/article/-/v/make-in-india-reason-vision-for-the-initiative (date of access: 21.12.2021).

159. Nakilat receives delivery of Global Energy LNG carrier from DSME. – Text : electronic // NS Energy : [site]. – URL: https://www.nsenergybusiness.com/news/nakilat-global-energy-lng-carrier-dsme/ (date of access: 09.09.2021).

160. News Analysis: Oman-China ties to prosper under BRI after COVID-19, say experts. – Text : electronic // China.org.cn [site]. – URL: http://www.china.org.cn/world/-Off_the_Wire/2020–06/09/content_76141771.htm (date of access: 11.11.2021).

161. Oiltender : [site]. – URL: https://oiltender.com/ (дата обращения: 25.09.2021).

162. Pakistan to commence Gwadar shipyard project. – Text : electronic // Ship Technology : [site]. – URL: https://www.ship-technology.com/news/pakistan-gwadar-shipyard-project/ (date of access: 18.09.2021).

163. Sadra : [site]. – URL: http://www.sadra.ir/default.aspx (date of access: 19.09.2021).

164. Qatar Petroleum планирует построить в Южной Корее 100 СПГ-танкеров за 19 млрд долл. США. – Текст : электронный // Neftegaz.ru : [сайт]. – URL: https://neftegaz.ru/news/Suda-i-sudostroenie/551946-qatar-petroleum-planiruet-postroit-v-yuzhnoy-koree-100-spg-tankerov-za-19-mlrd-doll-ssha/ (дата обращения: 14.09.2021).