

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

Международные экономические отношения

ЭКСПОРТНЫЕ РЫНКИ РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Елена Андреевна КВАСНИКОВА

соискатель Международного института энергетической политики и дипломатии,
Московский государственный институт международных отношений
Министерства иностранных дел Российской Федерации (МГИМО МИД РОССИИ),
Москва, Российская Федерация,
заместитель директора представительства АО «ЦТСС» в г. Москве
по гражданскому судостроению,
Москва, Российская Федерация
kvasnikova1987@yandex.ru
ORCID: отсутствует
SPIN-код: отсутствует

История статьи:

Рег. № 285/2022
Получена 13.06.2022
Получена в
доработанном виде
27.06.2022
Одобрена 10.07.2022
Доступна онлайн
15.08.2022

УДК 327.82

JEL: F15, F17, F51, L91

Ключевые слова:

судостроительная
промышленность,
проектирование,
разработка и
строительство судов,
экспорт российской
продукции гражданского
судостроения,
международное
сотрудничество
в области гражданского
судостроения,
автономное
судовождение

Аннотация

Предмет. Проблемы развития экспортного потенциала продукции гражданского судостроения.

Цели. Анализ современного состояния российской судостроительной промышленности и потребительских качеств ее продукции. Исследование текущих и перспективных потребностей потенциальных зарубежных заказчиков гражданской продукции судостроения.

Методология. Использованы общенаучные методы исследования.

Результаты. Высоким экспортным потенциалом характеризуются прежде всего наливные и сухогрузные суда внутреннего и смешанного плавания, ледоколы, суда для обустройства и освоения морских нефтегазовых месторождений, скоростные суда на подводных крыльях и на воздушной подушке, плавучие энергоблоки.

Выводы. С точки зрения наращивания экспорта главными являются виды продукции гражданского судостроения, с которыми связан опыт экономически эффективной реализации заказов при серийном строительстве.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2022

Для цитирования: Квасникова Е.А. Экспортные рынки российского судостроения // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2022. – Т. 18, № 8. – С. 1568 – 1583.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.8.1568>

Особенностью российского судостроения является его исторически сложившаяся оборонная направленность: военная продукция составляет большую часть товарного выпуска предприятий [1–8]. 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)¹.

В последние годы в оборонно-промышленном комплексе взят курс на диверсификацию, наращивание объемов выпуска современной конкурентоспособной гражданской продукции². Необходимость наращивания объемов гражданской продукции судостроения предусмотрена Указом Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» от 7 мая 2018 г. Сформулирована задача по достижению объема экспорта несырьевых неэнергетических товаров в размере 250 млрд долл. США в год, в том числе продукции машиностроения – в размере 50 млрд долларов США в год³.

Согласно паспорту национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт»⁴, 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.

Поступательное развитие экспортного потенциала отечественной продукции гражданского судостроения предусмотрено целевыми показателями Стратегии развития судостроительной промышленности на

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 18.03.2021 № 404 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений».
URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202103220024.pdf>

² Переломный год для российского судостроения. URL: <https://www.aosk.ru/press-center/media-corporation/perelomnyy-god-dlya-rossiyskogo-sudostroeniya>

³ Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027>

⁴ Паспорт национального проекта (программы) «Международная кооперация и экспорт» (утв. президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24.12.2018 № 16).
URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_319212/?ysclid=l696r0s34s54100050

период до 2035 года⁵. Все перечисленные факторы обуславливают актуальность поиска наиболее привлекательных экспортных рынков для реализации продукции российской отрасли гражданского судостроения.

Вопросы развития экспортного потенциала российского судостроения в целом и гражданского судостроения в частности широко освещаются в трудах российских ученых. Перспективы развития судостроения в России рассматриваются в исследовании В.А. Осипова и соавторов, анализирующих опыт США, Южной Кореи и Китая и подчеркивающих высокую значимость серьезной государственной поддержки отрасли. Среди проблем, сдерживающих развитие судостроения, авторы отмечают нехватку квалифицированных кадров, а также проблему финансирования подготовки специалистов [5].

Кроме того, Н.А. Игнатьева выделяет наличие таких структурных проблем отрасли, которые ставят под угрозу перспективу достижения показателей, установленных стратегическими нормативно-правовыми актами. К их числу автор относит высокий износ основных фондов, устаревшую научно-технологическую и проектную базу, низкое качество комплектующих [2].

Авторы Д.Н. Зайцева и И.П. Смирнова разделяют современные проблемы гражданского судостроения на три группы:

- менее благоприятные по сравнению с зарубежными верфями условия финансирования инвестиционных проектов в сфере судостроения наравне с более высоким уровнем налоговой и таможенной нагрузки;
- высокий уровень физического и морального износа основных фондов;
- ориентированность российских судостроительных компаний на выпуск военной продукции⁶.

Перспективам экспорта продукции гражданского судостроения уделяют внимание К.С. Левчук и Л.С. Абрамова. Авторы подчеркивают, что несмотря на системные проблемы, Россия обладает высоким потенциалом для достижения лидерства в сфере гражданского судостроения. Опираясь на

⁵ Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (утв. распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.10.2019 № 2553-р). URL: <https://docs.cntd.ru/document/563615576?ysclid=l696p0l1vt642908889>

⁶ Зайцева Д.Н., Смирнова И.П. Современное состояние судостроения в России. В кн.: XIII Прохоровские чтения «Водный транспорт: проблемы возрождения»: сборник трудов конференции. Нижний Новгород: Автор, 2018. С. 58–62.

анализ мирового опыта, авторы утверждают, что основой конкурентоспособности на мировом рынке гражданской продукции должна стать активная государственная поддержка; необходимы стимулирование научно-исследовательской деятельности, а также создание льготных условий кредитования и консолидация производства [4].

Как отмечает В.Г. Прохорович, традиционно Россия в мировом разделении труда занимает нишу военного кораблестроения. Однако автор подчеркивает, что у страны есть потенциал хотя бы частично обеспечить мировую потребность в продукции гражданского судостроения, приняв ряд мер, стимулирующих его развитие. В частности, автор предлагает введение запрета на перевозку нефтепродуктов, добытых и переработанных на территории страны, зарубежными судами⁷.

Исследователь В.К. Фальцман анализирует возможности российской экономики с точки зрения импортозамещения и последующей ориентации отдельных отраслей на экспорт продукции. В контексте анализа гражданской продукции судостроения среди факторов, обосновывающих реалистичность импортозамещения и экспортоориентированного развития, автор отмечает высокую конкурентоспособность на мировом рынке оборонной продукции, обширный внутренний рынок для гражданской продукции. К числу угроз автор относит:

- неоднозначный результат конверсии оборонных мощностей для производства гражданской продукции;
- отставание в производительности труда от зарубежных компаний;
- недостаточно высокое качество комплектующих деталей;
- старение основного и человеческого капитала [7, 8].

Проблемы и перспективы развития российского судостроения рассматриваются также в работах Т.Е. Александровой [1], Е.В. Левкиной и Е.Г. Поповой [3], И.Р. Туляковой [6].

Однако следует отметить, что отсутствуют конкретные эмпирические исследования, позволяющие определить, какие экспортные рынки являются наиболее привлекательными для российской продукции гражданского

⁷ Прохорович В.Г. Экспорт и импорт судостроения в России. В кн.: Экономика России в условиях ресурсных ограничений: сборник научных трудов по итогам научно-практической конференции молодых ученых. СПб.: Санкт-Петербургский государственный экономический университет, 2016. С. 65–68.

судостроения, какие суда могут быть востребованы на мировом рынке. Кроме того, сложившаяся геополитическая ситуация внесла коррективы в перспективы развития отрасли, которые также должны быть учтены. Рассмотрим подробнее ситуацию в отрасли российского гражданского судостроения.

Согласно данным Федеральной таможенной службы России, в 2017–2021 гг. наблюдалась следующая динамика экспорта отечественной продукции гражданского судостроения по основным товарам и группам товаров (код ТНВЭД 8901-8908): в 2017 г. – 57 308,9 млн руб.; в 2018 г. – 45 385 млн руб.; в 2019 г. – 31 834,88 млн руб.; в 2020 г. – 50 519,98 млн руб.; в 2021 г. – 9 986,9 млн руб. Пандемия, вызванная коронавирусной инфекцией, внесла существенные коррективы не только в прогнозные показатели по выпуску экспортной продукции гражданского назначения, но и в планирование переговоров с зарубежными заказчиками и партнерами⁸.

Основной объем экспорта продукции российского судостроения приходится на группу, соответствующую коду 8901 «суда круизные, экскурсионные, паромы, грузовые суда, баржи и аналогичные плавучие средства для перевозки пассажиров или грузов» (табл. 1). Основным направлением экспорта является Европа (в первую очередь – Норвегия и Германия), а также Республика Корея.

Анализ экспорта отечественной продукции гражданского судостроения ведущими российскими компаниями (АО «ОСК», АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс», ГК «Калашников», ОАО «Ленинградский судостроительный завод «Пелла», АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», АО «ЦТСС») в период 2014–2020 гг. показывает его нестабильный и скачкообразный характер. При этом продукция экспортировалась преимущественно в страны СНГ; «точечные» поставки осуществлялись в страны Европы, а также в Индию, Сингапур и ОАЭ. Преобладающими видами экспортируемой продукции являлись танкеры смешанного плавания («река–море») для перевозки нефтепродуктов и газового конденсата, многофункциональные буксиры, стационарные буровые платформы, речные пассажирские суда (преимущественно на воздушной подушке), различные катера, а также общепромышленное оборудование.

⁸ Экспорт судостроительной отрасли в 2020 году вырос на 40,7% – РЭЦ.
URL: <https://portnews.ru/news/312251/>

Проведенный анализ потенциальных экспортных рынков выявил потребность в продукции гражданского судостроения⁹ в следующих сегментах:

- контейнеровозы;
- суда-бункеровщики сжиженного природного газа (СПГ);
- танкеры-химовозы;
- суда технического и вспомогательного флота;
- пассажирские суда для региональных перевозок;
- научно-исследовательские суда;
- морские универсальные и специализированные сухогрузные суда;
- морские нефтеналивные суда;
- грузовые суда для использования во внутренних и прибрежных морских водах;
- высокотехнологичные специализированные 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, Вьетнам, Китай, ОАЭ, Иран, Алжир, Египет, Азербайджан, Туркменистан, Казахстан.

В области развития технологий судостроения потребность в сотрудничестве отмечается в следующих сегментах:

- технологии создания и обеспечения эксплуатации судов с использованием сжиженного природного газа, метанола и других альтернативных экологичных топлив, а также судов с электродвижением (включая гибридные энергоустановки);

⁹ В процессе анализа не рассматривались рынки стран, поддерживающих санкции в отношении России, вызванные присоединением Крыма к России, а также признанием ЛНР и ДНР и проведением специальной военной операции.

– робототехника и «умные» суда.

Страны, обозначившие данную потребность – Малайзия, Китай, ОАЭ, Турция. Следует отметить, что рынок судов, использующих СПГ в качестве топлива, а также судов – бункеровщиков СПГ может представлять интерес для России как для крупнейшего поставщика СПГ на мировой рынок.

Согласно информации Крыловского государственного научного центра, в период 2010–2021 гг. на российских верфях построено 773 гражданских судна и объекта морской техники (водоизмещением 100 т и более) суммарным водоизмещением 3 560 тыс. т. Следует отметить, что в период 2015–2020 гг. наблюдался устойчивый рост объемов строительства гражданских судов и объектов морской техники, а существенный спад в 2021 г. связан со сложностями в поставках «подсанкционного» судового комплектующего оборудования, а также с дополнительными проблемами, вызванными пандемией коронавирусной инфекции.

Очевидно, что в настоящее время экспорт продукции и технологий судостроения и перспективы его развития определяются во многом теми компетенциями, которые накопила отечественная промышленность при создании морской техники для решения национальных задач. В гражданском сегменте это преимущественно строительство ледоколов и судов высоких ледовых классов, судов класса «река–море», скоростных пассажирских судов и судов технического флота. С учетом этого перспективным для экспорта представляется следующий ряд российской продукции.

Скоростные пассажирские суда на подводных крыльях (СПК). В настоящее время по проектам, разработанным АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева», в России серийно производятся морские СПК «Комета 120М» пассажировместимостью 120 чел. (проект 23160), речные СПК типа «Метеор 120Р» также на 120 мест (проект 03580) и типа «Валдай 45Р» на 45 мест (проект 23180). Также начато строительство речных СПК типа «Метеор-2020» на 122 чел. по проекту 03830 разработки КБ «Си Тех». Эти суда предназначены как для обеспечения региональных перевозок, так и для выполнения экскурсионных миссий. Масштабный опыт поставки СПК на экспорт имеется еще с советских времен.

Пассажирские и грузовые суда на воздушной подушке (СВП). Российские компании имеют значительный опыт разработки и поставки, в том числе на экспорт, амфибийной техники различных типов и назначений – от

малотоннажных СВП, предназначенных для выполнения патрульных и аварийно-спасательных функций, до пассажирских (вместимостью до 50 чел.) и грузовых (полезной грузоподъемностью до 150 т) судов. В числе основных производителей – ЦКБ «Нептун», нижегородские компании «Аэроход», «Аэроджет», «Амфитех» и др.

Сухогрузные и нефтеналивные суда смешанного плавания. Из-за критического устаревания и сокращения флота российских компаний этот сегмент судостроения получил за предыдущее десятилетие наиболее значительное развитие: для нескольких российских верфей (ПАО «Завод «Красное Сормово», АО «Окская судостроительная верфь», ООО «Верфь братьев Нобель», АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» и др.) серийно строящиеся танкеры (проекты RST27, RST27M и др.) и сухогрузы (проекты RSD32M, RSD49, RSD59 и др.) являются основной продукцией. В серийном строительстве заводами достигнуты высокие конкурентные показатели трудоемкости и продолжительности постройки. Имеется опыт поставки таких судов на экспорт.

Большинство заказов реализуется по проектам ООО «МИБ-Дизайн-СПб», однако имеются и альтернативные проекты (например, проект 23460 сухогрузного судна «Финвал» разработки АО «Невское ПКБ»). Поскольку реализуемые проекты в большинстве ориентированы на условия судоходства на маршрутах Единой глубоководной системы европейской части России, для работы в иных регионах может потребоваться некоторая оптимизация параметров, что практически выполнимо.

Специализированные и многоцелевые научно-исследовательские суда (НИС). Российская промышленность имеет опыт разработки и постройки технологически сложных НИС различных типов и назначений. В марте 2011 г. спущено на воду НИС «Академик Трёшников», в настоящее время реализуются проекты плавучей ледостойкой платформы «Северный полюс» (проект 00903, разработчик – АО КБ «Вымпел», строитель – АО «Адмиралтейские верфи»), НИС для Российской академии наук (проект 123, разработчик – АО «ЦКБ «Лазурит», строитель – ООО «ССК «Звезда»), среднетоннажного НИС для Федерального агентства по рыболовству (проект 17050, разработчик – ООО ПКБ «Петробалт», строитель – ООО «Невский ССЗ»). Планируются к постройке крупнотоннажное НИС для Федерального агентства по рыболовству и гидрографическое судно для корпорации «Росатом».

Также разработаны проекты глубокой модернизации ряда действующих НИС. С учетом интереса многих стран, в том числе неарктических, к исследованиям полярных регионов наиболее востребован российский опыт по созданию научно-исследовательских и научно-экспедиционных судов высоких ледовых классов.

Очевидно, что некоторые страны, осуществляющие прибрежное рыболовство, испытывают потребность в современных рыбопромысловых судах. Российские судостроительные компании, несколько десятилетий практически не строившие рыболовные суда, в настоящее время в серийном строительстве осваивают ряд современных проектов в рамках реализации программы «квоты под киль». Теоретически подобные суда могут быть востребованы за рубежом, однако до завершения реализации национальной «квотной» программы и одновременного освоения импортозамещающего функционального (добывающего и обрабатывающего) комплектующего оборудования вряд ли российские верфи смогут выделить места для постройки таких судов на экспорт.

Отметим, что если для серийной продукции (судов смешанного плавания, рыбопромысловых судов) при планировании поставок на экспорт следует решать вопросы внешней ценовой конкуренции, то по остальным указанным направлениям речь идет преимущественно о монополистической (неценовой) конкуренции, характерной для поставок высокоспецифичной продукции при отсутствии конкурентов.

Отдельно следует выделить сегмент автономного судовождения с точки зрения перспектив развития международных отношений в области инновационных технологий судостроения. Автономное судовождение является одной из актуальных инициатив Международной морской организации ИМО и одним из ключевых направлений развития технологий для повышения безопасности судоходства. Результатом внедрения таких технологий должно стать существенное повышение безопасности и эффективности судоходства.

Российские компании активно вовлечены в этот процесс, причем не только в части разработки технологий и технических средств обеспечения автономного судоходства, но и в части создания соответствующей нормативно-правовой базы. В развитие инициатив, выдвинутых платформой «Маринет», уже достигнуты первые значимые результаты: в 2021 г. завершился масштабный пилотный проект, в который были

вовлечены «Росморпорт», судоходные компании «Совкомфлот» и «Пола Райз»¹⁰.

На дальнейшее развитие технологий в рамках проекта-маяка «Автономное судовождение» в период до 2027 г. из бюджета действующих программ Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации предусматривается инвестирование в размере 3,1 млрд руб. В рамках проекта планируется создать инфраструктуру обеспечения автономного судовождения (на основе e-навигации), разработать и внедрить соответствующее судовое и береговое оборудование, а также подготовить специалистов по эксплуатации автономных судов.

В частности, предусматривается обеспечение функционирования паромной линии Усть-Луга–Балтийск с двумя новыми железнодорожными паромными в режиме автономного судовождения. Такой уникальный опыт «опережающего» практического применения новой технологии позволяет претендовать на лидирующие роли в международном развитии автономного судоходства.

В рамках начавшегося национального эксперимента любая судоходная компания может оснастить любое свое судно под российским флагом системами автономного судовождения и легально использовать его в коммерческой деятельности¹¹. Россия активно участвует в формировании норм международного регулирования в области автономного судовождения. В 2021 г. были направлены восемь нот в ИМО, включая совместную ноту с Японией и ОАЭ, по вопросам автономного судоходства. Предложения и подходы России учтены в результатах регулятивного анализа по морским автономным навигационным системам (МАНС) трех уполномоченных комитетов ИМО – Комитета по безопасности на море, Юридического комитета и Комитета по упрощению формальностей.

Достижения России в области автономного судоходства уже стали предметом обсуждения с различными странами (с Японией, Грецией, Китаем, Кореей, Сингапуром, Данией, Бразилией, Индонезией, Турцией, Италией, ОАЭ и др.) в рамках международных мероприятий (в том числе двусторонних), переговоров с компаниями из 10 стран, научных и

¹⁰ Пилотный проект автономного судовождения на судах коммерческого флота.
URL: <https://marinet.org/ru/autonomous-and-remote-navigation-trial-project-arntp/>

¹¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации». URL: <http://static.government.ru/media/acts/files/1202012080021.pdf>

отраслевых конференций и форумов. В результате предварительно согласованы пилотные проекты с использованием российских технологий в Греции, Китае и Сингапуре и совместные исследовательские проекты в рамках АТЭС и ЭСКАТО.

Учитывая изложенное, можно сделать ряд выводов. Задачи по диверсификации российского судостроения и, в том числе, по наращиванию экспорта гражданской продукции отрасли сформулированы в действующих директивных и программных документах. Серьезным сдерживающим фактором в настоящий момент выступают антироссийские санкции, которые ограничили импорт зарубежных комплектующих и возможности международного партнерства для российских компаний. Действующие ограничения сказались и на национальной экономике в целом, и на отрасли судостроения в частности. По мнению экспертов, санкции окажут ощутимое влияние на судостроение с 2023 г. Коллапса в отрасли не прогнозируется, однако предполагается, что гражданское судостроение в наибольшей степени пострадает от ограничений, введенных США и Европейским союзом¹².

Несмотря на возникшие сложности, отечественное гражданское судостроение по-прежнему обладает существенным потенциалом, особенно в странах, не поддерживающих введение санкционных ограничений. С учетом современной повестки вопрос развития экспортного потенциала отечественного судостроения становится еще более актуальным. Реализуемые мероприятия по развитию и модернизации отраслевых мощностей и комплекс мер государственной поддержки российского судостроения создают предпосылки и для наращивания экспортного потенциала. С точки зрения развития экспорта главными являются те виды судостроительной продукции, в которых отечественная промышленность имеет уникальные компетенции и опыт экономически эффективной реализации заказов при серийном строительстве. К таким направлениям в первую очередь относятся:

- ледоколы и суда ледового плавания;
- высокотехнологичные научно-исследовательские суда и суда технического флота (в том числе для морской нефтегазовой отрасли);
- скоростные пассажирские суда (включая СПК и СВП);
- наливные и сухогрузные суда внутреннего и смешанного плавания;

¹² Стапели продержатся до зимы. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5304305>

– плавучие энергоблоки различных типов и назначений.

В среднесрочной перспективе в этот ряд могут войти также суда рыбопромыслового флота, в первую очередь – для осуществления прибрежного рыболовства.

Учитывая существующие и перспективные позиции России на мировом рынке углеводородов и стремление ряда российских компаний освоить современный бункерный рынок, в том числе для обеспечения «зеленого» судоходства, отметим, что особый интерес представляет развитие направлений несырьевого экспорта, связанных с сырьевым, а именно – поставка судов, работающих на экологически чистых видах топлива, и судов – бункеровщиков этого топлива (сжиженного природного газа, водорода). Отдельным направлением является внедрение технологий автономного судоходства, реализуемых в рамках программы ИМО. В России создается опережающий научно-технический задел в данной области.

Таблица 1

Экспорт из России продукции гражданского судостроения в некоторые страны за 2017–2021 гг., млн руб.

Table 1

Export of civil shipbuilding products from Russia to some countries for 2017–2021, million RUB

Страна	Разновидность судна	Объем экспорта из России
Турция	Грузовые суда (ТНВЭД 8901)	331 598 333
	Судна на слом (ТНВЭД 8908)	2 739 609
	Буксиры (ТНВЭД 8904)	2 325 000
	Рыболовные суда (ТНВЭД 8902)	1 000 000
Южная Корея	Грузовые суда (ТНВЭД 8901)	98 098 432
	Буксиры (ТНВЭД 8904)	4 088 385
	Яхты (ТНВЭД 8903)	2 890 100
	Рыболовные суда (ТНВЭД 8902)	1 679 638
Япония	Грузовые суда (ТНВЭД 8901)	94 209 792
	Буксиры (ТНВЭД 8904)	87 862 086
	Яхты (ТНВЭД 8903)	82 998
Нидерланды	Грузовые суда (ТНВЭД 8901)	74 528 000
	Буксиры (ТНВЭД 8904)	2 115 000
	Прочие конструкции (ТНВЭД 8907)	145 000
Дания	Грузовые суда (ТНВЭД 8901)	65 655 000
	Плавучие маяки, пожарные суда (ТНВЭД 8905)	3 000 000

Источник: авторская разработка на основе данных: Федеральная таможенная служба.
URL: <https://customs.gov.ru/?ysclid=l68ibvqwu4853938025>

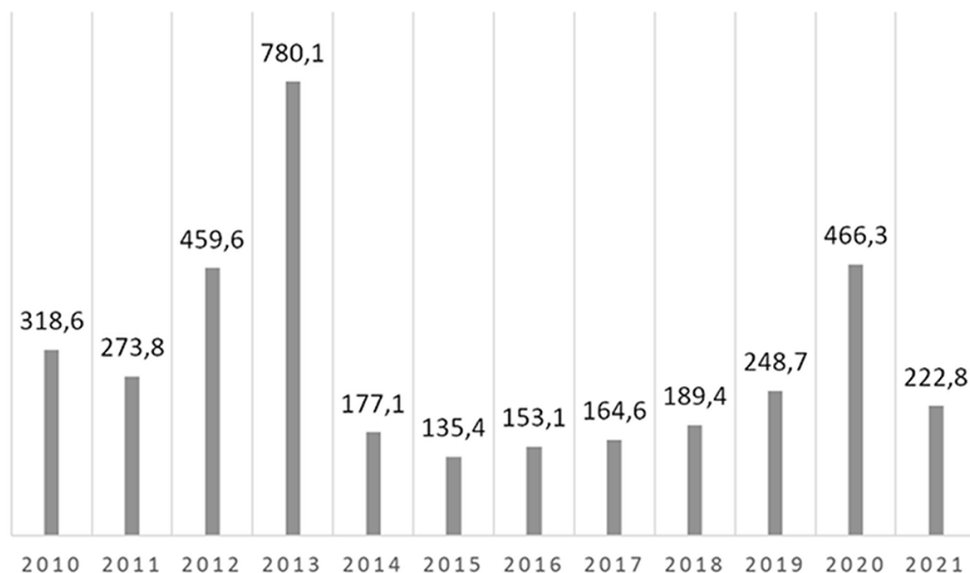
Source: Authoring, based on the Federal Customs Service data.
URL: <https://customs.gov.ru/?ysclid=l68ibvqwu4853938025>

Рисунок 1

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

Figure 1

Trends in the construction of civil vessels and marine equipment facilities (displacement of 100 tonnes or more) at Russian shipyards in 2010–2021, thousand tonne



Источник: авторская разработка на основе данных: Крыловский государственный научный центр. URL: <https://krylov-centre.ru/?ysclid=l68i957yil39730884>

Source: Authoring, based on the Krylov State Research Centre data.
URL: <https://krylov-centre.ru/?ysclid=l68i957yil39730884>

Список литературы

1. *Александрова Т.Е.* Судостроение России: проблемы и перспективы развития // Транспортное дело России. 2010. № 5. С. 58–62.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sudostroenie-rossii-problemy-i-perspektivy-razvitiya/viewer>
2. *Игнатьева Н.А.* Современное состояние и перспективы развития судостроения в Российской Федерации // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2016. № 4-6. С. 1159–1162. URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9152&ysclid=l68izgxo4177485744>
3. *Левкина Е.В., Попова Е.Г.* Проблемы и перспективы развития судостроительной отрасли в России // Карельский научный журнал. 2017. Т. 6. № 2. С. 126–130.

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-sudostroitelnoy-otrasli-v-rossii/viewer>

4. *Левчук К.С., Абрамова Л.С.* Россия на мировом рынке продукции гражданского судостроения: проблемы и перспективы // Вектор экономики. 2011. № 11.
URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/11/worldeconomy/Levchuk_Abramova.pdf
5. *Осинов В.А., Глупак А.С., Лось Е.С.* Перспективы развития судостроения в РФ до 2030 года // Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 2014. № 3. С. 20–26.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-sudostroeniya-v-rf-do-2030-goda/viewer>
6. *Тулякова И.Р.* Оценка конкурентоспособности российского судостроения // Маркетинг МВА. Маркетинговое управление предприятием. 2016. Т. 7. № 2. С. 197–221.
7. *Фальцман В.К.* Приоритеты структурной политики: импортозависимость, импортозамещение, возможности экспорта инновационной продукции промышленности // ЭКО. 2014. № 5. С. 162–180. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prioritety-strukturnoy-politiki-importozavisimost-importozameschenie-vozmozhnosti-eksporta-innovatsionnoy-produktsii/viewer>
8. *Фальцман В.К.* О преодолении вызовов России // Проблемы прогнозирования. 2020. № 1. С. 60–70.
URL: <https://ecfor.ru/publication/o-preodolenii-vyzovov-rossii/>

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

pISSN 2073-2872
eISSN 2311-875X

International Economic Relations

EXPORT MARKETS OF RUSSIAN SHIPBUILDING

Elena A. KVASNIKOVA

Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation
kvasnikova1987@yandex.ru
ORCID: not available

Article history:

Article No. 285/2022
Received 13 June 2022
Received in revised
form 27 June 2022
Accepted 10 July 2022
Available online
15 August 2022

JEL classification:

F15, F17, F51, L91

Keywords:

shipbuilding industry,
engineering, designing
and constructing vessels,
civil shipbuilding,
autonomous navigation

Abstract

Subject. I consider export capacity-building of civil shipbuilding products.

Objectives. The focus is on the analysis of the current state of the Russian shipbuilding industry and consumer qualities of its production, exploration of current and future needs of potential foreign customers of civil shipbuilding products.

Methods. The study rests on general scientific methods of research.

Results. Products having high export capacity include liquid and dry cargo vessels of inland and mixed navigation, icebreakers, vessels for development of offshore oil and gas fields, high-speed hydrofoils and hovercraft, and floating power units.

Conclusions. Products of civil shipbuilding are the main ones from the perspective of export growth. They are associated with cost-effective implementation of orders in large-scale manufacturing.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2022

Please cite this article as: Kvasnikova E.A. Export Markets of Russian Shipbuilding. *National Interests: Priorities and Security*, 2022, vol. 18, iss. 8, pp. 1568–1583.
<https://doi.org/10.24891/ni.18.8.1568>

References

1. Aleksandrova T.E. [Shipbuilding in Russia: Problems and prospects of developing]. *Transportnoe delo Rossii = Transport Business of Russia*, 2010, no. 5, pp. 58–62. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sudostroenie-rossii-problemy-i-perspektivy-razvitiya/viewer> (In Russ.)
2. Ignat'eva N.A. [Current status and prospects of shipbuilding development in the Russian Federation]. *Mezhdunarodnyi zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovanii = International Journal of Applied and Fundamental Research*, 2016, no. 4-6, pp. 1159–1162. URL: <https://applied-research.ru/ru/article/view?id=9152&ysclid=l68izgxo4177485744> (In Russ.)

3. Levkina E.V., Popova E.G. [Problems and prospects of shipbuilding industry in Russia]. *Karel'skii nauchnyi zhurnal = Karelian Scientific Journal*, 2017, vol. 6, iss. 2, pp. 126–130. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-i-perspektivy-razvitiya-sudostroitelnoy-otrasli-v-rossii/viewer> (In Russ.)
4. Levchuk K.S., Abramova L.S. [Russia on the world market of civil shipbuilding products: Problems and prospects]. *Vektor ekonomiki*, 2011, no. 11. (In Russ.)
URL: http://www.vectoreconomy.ru/images/publications/2021/11/worldconomy/Levchuk_Abramova.pdf
5. Osipov V.A., Glupak A.S., Los' E.S. [Prospects for the development of shipbuilding in Russia until 2030]. *Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestnik Vladivostokskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i servisa = The Territory of New Opportunities. Herald of Vladivostok State University of Economics and Service*, 2014, no. 3, pp. 20–26.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-sudostroeniya-v-rf-do-2030-goda/viewer> (In Russ.)
6. Tulyakova I.R. [Assessment of competitiveness of shipbuilding industry in Russia]. *Marketing MBA. Marketingovoe upravlenie predpriyatiem*, 2016, vol. 7, iss. 2, pp. 197–221. (In Russ.)
7. Fal'tsman V.K. [The priorities of the structural policy: Import dependence, import substitution, export orientation of innovative industrial products]. *EKO = ECO*, 2014, no. 5, pp. 162–180.
URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prioritety-strukturnoy-politiki-importozavisimost-importozameschenie-vozmozhnosti-eksporta-innovatsionnoy-produktsii/viewer> (In Russ.)
8. Fal'tsman V.K. [On overcoming Russia's challenges]. *Problemy prognozirovaniya*, 2020, no. 1, pp. 60–70.
URL: <https://ecfor.ru/publication/o-preodolenii-vyzovov-rossii/> (In Russ.)

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.