

Судостроение России: состояние и проблемы стратегического развития



Н. Е. Терешкина,
канд. экон. наук, доцент
кафедры менеджмента
на транспорте Сибирского
государственного универ-
ситета путей сообщения,



О. А. Халтурина,
канд. экон. наук, доцент
кафедры бухгалтерского
учета и информационно-
аналитического обес-
печения Новосибирско-
го государственного
университета экономики
и управления

Судостроительная промышленность — это важнейшая для России трудоемкая, капиталоемкая и высокотехнологичная отрасль, которая производит продукцию для водного транспорта, морского и прибрежного строительства, гособоронзаказа, добычи полезных ископаемых, рыболовства и др. При этом сегодня актуальной задачей является выявление факторов, препятствующих долгосрочному развитию отечественного судостроения, и анализ мер государственной поддержки, направленных на снижение их воздействия.

За последнее десятилетие в мире наблюдается спад объемов судостроения по сравнению, например, с 2010–2012 гг., и соответственно рост срока эксплуатации имеющихся судов при одновременном ужесточении экологических требований к ним [1]. При этом мировые цены в сфере судостроения уверенно продолжали расти. Так, в 2023 г. годовой индекс цен на новые суда достиг 178 пунктов, увеличившись на 10,2% на конец года. Наряду с этим годовой индекс цен на поддержанные суда составил 149 пунктов, что свидетельствует о незначительном его увеличении на 2% за год.

Объем заказов на новые суда увеличился со 100,5 млн дедвейт в 2022 г. до

116,5 млн в 2023 г. Количество построенных судов в 2023 г. также увеличилось до 81,1 млн дедвейт (1 301 ед.) против 79,1 млн (1 294 ед.) в 2022 г. Мировой портфель заказов вырос с 243 млн дедвейт на конец 2022 г. до 277,3 млн на конец 2023 г., что составляет 12,5% от активного флота. В 2023 г. также отмечалось значительное количество сделок на рынке поддержанных судов (3 805 ед., 205 млн дедвейт). Этот показатель несколько меньше, чем в 2022 г., когда было продано 4 301 ед. (216 млн дедвейт) [2].

С точки зрения глобальной конкуренции в судостроении Китай, Япония и Южная Корея являются основными игроками, в то время как Европа, а также развивающиеся страны в сфере судостро-



Таблица 1. Общее количество и темпы роста построенных в России судов и кораблей водоизмещением более 50 тыс. т [5]

Показатель	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Количество, ед.	141	134	89	100	122	101	108	94	82	112
Темпы роста, %	100,0	95,04	64,18	116,28	122,0	82,79	106,93	87,04	87,23	136,59

ения (например, Вьетнам и Филиппины) имеют меньшие доли рынка. При этом КНР демонстрирует абсолютный контроль над рынком балкеров, нефтяных танкеров и автоперевозчиков, а Южная Корея занимает наиболее заметное место в сегменте газозовов СПГ.

Китай 14 лет подряд выступает лидером мирового судостроения. В 2023 г. объем завершеного китайского судостроения составил 42,32 млн дедвейт (рост по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 11,8%), количество полученных новых заказов составило 71,2 млн дедвейт (плюс 56,4%). На конец декабря 2023 г. количество заказов в наличии составило 139,39 млн дедвейт, что на 32% больше, чем годом ранее. В частности, КНР в 2023 г. завершила строительство экспортных судов на 34,53 млн дедвейт (плюс 12,6%). Полученные заказы на экспортные суда составили 66,51 млн дедвейт плюс 64,1%), количество экспортных заказов на суда составило 130,15 млн дедвейт, (плюс 36,7%). На экспортные суда в стране пришлось 81,6, 93,4 и 93,4% завершённых судостроительных работ, новых заказов и имеющихся заказов соответственно [3].

Судостроение в России: показатели и планы

В Российской Федерации территориально наибольшее количество предприятий судостроения и их объемов производства размещено в Северо-Западном федеральном округе — 45 и 61,1% соответственно от общего количества и объема в России.

90% всей отрасли сосредоточено в следующих государственных объединениях:

- Гражданское судостроение: АО «Объединенная судостроительная корпорация» (АО «ОСК»), АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс», АО «Современные технологии судостроения», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», АО «Корпорация морского приборостроения».
- Военное судостроение: ГК «Ростех» (АО «Ремвооружение»), АО «Концерн «Алмаз-Антей», АО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение».

По данным Минпромторга отрасль в 2024 г. состояла из 440 организаций, в том числе промышленные предприятия — 332 ед., конструкторские бюро и научно-исследовательские — 88 ед., прочие, связанные с сервисным обслуживанием, — 20 ед. [4]. Изменение количества и темпов роста за последние 10 лет сданной продукции гражданским и военным судостроением приведено в табл. 1.

Несмотря на увеличение общего количества сданных в 2023 г. судов (90 ед.) и кораблей (22 ед.) водоизмещением более 50 тыс. т на 30 ед. или в 1,4 раза до 112 ед. против 82 ед. в 2022 г., среди них преобладает строительство малотоннажных судов. При этом за последние годы в России особенно сильно уменьшилась сдача готовых крупнотоннажных (более 100 тыс. т) судов [6].

Крайне сложно выявить устойчивые долгосрочные плановые показатели постройки судов в России. Так, в 2023 г. Минпромторг скорректировал план строительства судов до 985 ед. (среди которых будет 93 ед. среднетоннажных и 60 ед. крупнотоннажных) к 2035 г. против ранее сформированного в 1 101 ед., пояснив, что количество судов, построенных в рамках государственных программ, не изменится.

После совещания президента России с правительством 14 марта 2024 г. поручено вновь актуализировать перспективный план строительства судов до 2035 г. и Стратегию развития судостроительной промышленности на период до 2035 г., утвержденную 28 октября 2019 г. На начало 2025 г. никаких изменений в указанные план и стратегию внесено не было. При этом председателем правительства сообщалось о том, что перспективный план судостроения до 2037 г. включает постройку 1 700 ед. гражданских судов. Кроме того, в начале 2025 г. на сайте правительства размещен «Единый план по достижению национальных целей развития РФ до 2030 г. и на перспективу до 2036 г.», который предусматривает количество произведенных судов в 2025 г. в объеме 105 ед. с постепенным увеличением до 638 ед. в 2030 г. [7].

Следует отметить, что со стратегических позиций такие частые коррек-

ровки являются нежелательными, так как они усиливают нестабильность работы всех стейкхолдеров отрасли.

Основные проблемы

К основным проблемам отрасли необходимо отнести ряд эндогенных и экзогенных факторов, сдерживающих развитие судостроения в России. При этом, по мнению авторов, эндогенные факторы преобладают над экзогенными. Соответственно, последствия внутренних ошибок и просчетов, допущенных в отрасли после распада СССР, необходимо детально и внимательно исправлять. А внешние факторы потенциально могут выступать толчком для наращивания собственного разнообразного и уникального производства, формирования ключевых компетенций персонала и роста конкурентоспособности продукции в будущем.

К эндогенным негативным факторам в судостроительной отрасли можно отнести:

Неэффективный менеджмент. Наиболее ярким примером здесь являются результаты убыточной работы АО «ОСК», по итогам которой в августе 2023 г. назначен новый директор и сформирован обновленный состав совета директоров, а 100% пакета акций передано на пять лет в управление ПАО «ВТБ». При этом данный факт тоже вызывает определенные сомнения, так как представители банка ориентированы на быстрый рост рентабельности бизнеса, что в сложившихся условиях невозможно, не говоря уже о том, что они не являются специалистами в сфере судостроения. В экономике есть масса примеров, когда при несвязанной диверсификации бизнеса высшим менеджментом не учтены все факторы его специфики, что в итоге привело к убыткам и отказу от приобретенной сферы деятельности.

Моральное старение и физический износ как оборудования на предприятиях, так и самого флота, необходимость их значительной и оперативной модернизации [8]. В отрасли наблюдается высокая изношенность цехов, спускоподъемных устройств и эллингов на верях, наличие узких мест в производственных процессах [9]. Например, по результатам аудита АО «ОСК» выявлено использование на

предприятия оборудования, произведенного еще в Германии в 1932 г. А примером технического состояния флота у отечественного бизнеса и его запредельной эксплуатации является недавний трагический случай (уже не первый) с человеческими жертвами и нанесением значительного регионального экологического ущерба в Керченском проливе, где во время шторма 15 декабря 2024 г. танкер с мазутом «Волгонефть 212» (спущен на воду ровно 55 лет назад — 15 декабря 1969 г. на «Волгоградском судостроительном заводе») получил повреждения и сел на мель, а «Волгонефть 239» (период эксплуатации также более 50 лет) после полученных повреждений лег в дрейф. В целом средний срок службы судна в российском флоте составляет порядка 40 лет.

Неустойчивость функционирования отрасли как системы в целом. Минпромторг четко указывает на то, что российское судостроение находится в стадии своей трансформации на протяжении последних 10 лет [4], что достаточно длительный срок, за время которого можно было завершить не один инвестиционный цикл, направленный на инновационное развитие. Более того, исследователи отмечают, что к концу 2023 г.

отрасль подошла к критическому своему состоянию [10].

Недостаточное количество имеющихся предприятий и их мощностей для удовлетворения растущего спроса транспортных компаний. Подсчеты специалистов показывают, что судостроители удовлетворяют только 6 % внутренних запросов на продукцию [10]. Особенная нехватка наблюдается в сфере крупнотоннажных судов, для строительства которых отсутствуют производственные мощности и быстрое их наращивание невозможно. Отечественные судовладельцы приобретают суда за рубежом. Так, например, в 2022 г. приобретено 8 новых морских судов, в 2023 г. — 10 [11, 12]. По подсчетам экспертов российский «теневой» танкерный флот каждый месяц пополняется на 10 судов, чаще всего бывших в употреблении. К концу 2024 г. он достиг 9 % мирового [13]. В большинстве исследований отмечается, что на 2025–2030 гг. ожидается значительная загруженность отрасли [14], и ее неспособность удовлетворить в полном объеме внутренний спрос [15].

Использование устаревших технологий строительства судов, которые имеют значительную продолжительность про-

изводственного цикла и высокую затратность используемых ресурсов [16]. Авторы [15] акцентируют внимание на том, что российское судостроение практически не имеет крупносерийного типа производства, когда каждый заказ верфи представляет собой уникальную единичную продукцию, которая ранее не выпускалась и маловероятно, что будет заказана вновь. Это приводит к удлинению срока постройки судна, появлению ошибок при его создании и др. Уровень автоматизации производства достигает 7–9 % (в Южной Корее — порядка 70 %). Актуальным направлением является ускорение цифровизации, т. е. переход к Судостроению 4.0 с отечественным программным обеспечением, которого практически нет с учетом специфики отрасли.

Нехватка высокопрофессиональных кадров. Медианная зарплата в отрасли в 2023 г. составила 85 тыс. руб. [17]. Очевидно, что условия труда в промышленности достаточно сложные, особенно у рабочих профессий, и неконкурентный уровень оплаты приводит к тому, что многие специалисты реализуют себя в других, более комфортных сферах деятельности. Также необходимо отметить



Таблица 2. Финансовое обеспечение ГП «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», млн руб. [20]¹

Показатель	2023	2024	2025 (план)	2026 (план)	2027 (план)
ФП «Производство судов и судового оборудования»	–	–	28 156,3	57 606,7	98 329,7
ФП «Стимулирование спроса на отечественную продукцию судостроительной промышленности»	29 649,5	31 791,0	135,5	135,9	135,9
ФП «Развитие крупнотоннажного судостроения»	18 187,0	6 557,9	0	0	0
ВП «Новый облик судостроительной отрасли»	207,0	207,0	0	0	0
Всего	48 043,5	38 555,9	28 291,8	57 742,6	98 465,6

¹ Федеральный закон от 30.11.2024 № 419-ФЗ «О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов».

имеющуюся неравномерность предлагаемых вакансий, наибольшее количество которых приходится на отдельные регионы (Санкт-Петербург, Удмуртская Республика, Приморский край, Москва и Челябинская обл.).

Рост ключевой ставки и инфляционные процессы. На протяжении 2022–2024 гг. ключевая ставка Банка России выросла с 8 до 21 %, т. е. в 2,6 раза, что вызвало увеличение средневзвешенных процентных ставок кредитных организаций и рост задолженности по кредитам. Соответственно, это напрямую затрагивает эффективность процессов кредитования, которое необходимо бизнесу с учетом значительной продолжительности постройки судна. Официальная статистика показывает, что уровень инфляции в 2022 г. составил 11,92 %, в 2023 г. — 7,42 %, а в 2024 г. — 9,52 %. Поэтому запланированные финансовые ресурсы как в государственном бюджете, так и на судостроительных предприятиях, оказываются недостаточными в связи с обесцениванием денежной массы, а если речь идет о приобретении необходимого оборудования за рубежом, то стоимость валюты при покупке неуклонно возрастает. Инфляция также отражается на росте итоговой стоимости судна.

Из основных экзогенных факторов, сдерживающих развитие отрасли, отметим следующие:

Санкционная политика недружественных стран. С 2022 г. многие европейские верфи были вынуждены прекратить свою работу с российскими судостроительными и смежными предприятиями. В основном это отразилось на снижении поставок необходимого оборудования и деталей. При этом указанный фактор сказался на гражданском судостроении, практически не затронув военное кораблестроение. Только за 2024 г. санкционный список пополнился запретными мерами: 1 мая — SDN-List Минфина США, в который

вошли судостроительные проекты ПАО «НОВАТЭК»; 12 июня — санкции США, ограничивающие доступ к программному обеспечению и затронувшие более 10 юридических лиц; 25 июня и 16 декабря — 14 и 15-й пакеты санкций ЕС, которые направлены на ряд оборонных предприятий, судоходных компаний и поставки необходимой в производстве продукции.

Процессы деглобализации, рост числа международных посредников, изменение международной логистики и цепочек поставок, которые отражаются на увеличении финансовых и временных ресурсов, приводящем к простаиванию судов в доках в ожидании необходимого оборудования и пр.

Меры государственной поддержки

Очевидно, что в сложившихся непростых условиях в отрасли с учетом ее первостепенной стратегической важности государство должно уделять судостроению значительное внимание и оказывать соответствующую финансовую поддержку. Она может выражаться в следующих оперативных мероприятиях: выделении субсидий на строительство крупнотоннажных судов, финансировании части затрат при утилизации старого судна и его замены на новое, применении механизмов лизингового обновления флота, разработке нового судового оборудования и модернизации самих предприятий.

Детальнее рассмотрим стратегические документы, которые направлены на развитие и поддержку судостроительной отрасли на государственном уровне. В Федеральном законе «О стратегическом планировании в РФ» к таким документам в соответствии со ст. 11 относится ежегодное послание президента РФ Федеральному собранию в рамках целеполагания — отраслевые документы стратегического планирования, а в рамках планирования и программирования — национальные

проекты (НП) и государственные программы (ГП).

Основные направления политики государства, связанные с решением системных общественно значимых проблем, часто излагаются в концепциях. Так, проект новой Концепции развития судостроительной отрасли России, над которым работает Крыловский государственный научный центр, должен появиться в ноябре 2026 г. Также указанный научный центр выиграл тендер на разработку нормативной документации в сфере стандартизации судостроения, которая сейчас насчитывает более 3 тыс. документов. К концу 2025 г. планируется формирование отдельного закона, регулирующего отрасль.

Между тем необходимо подчеркнуть, что концепция, как документ стратегического планирования, не предусмотрена законом «О стратегическом планировании в РФ». Это не позволяет с нормативно-правовой точки зрения использовать ее в качестве основного регулирующего акта стратегического государственного управления. Поэтому, учитывая имеющееся количество различных действующих концепций, есть необходимость внести соответствующие изменения в указанный закон. Например, в действующем ранее с 1995 г. законе «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Российской Федерации» № 115-ФЗ закреплялось понятие концепции.

29 февраля 2024 г. В. В. Путин выступил с посланием президента Федеральному собранию, в котором в том числе затронуты аспекты, связанные с развитием транспорта в целом и судостроения в частности. Так, акцент сделан на снижении импорта и переходе к собственному производству транспортных средств. Выделено масштабное достижение — завершение инвестиционного проекта ПАО «НОВАТЭК» по созданию «Мурманского центра строительства

крупнотоннажных морских сооружений» в пос. Белокаменка. Подчеркнута необходимость модернизации опорной сети внутренних водных путей. Уделено внимание развитию Северного морского пути.

В документе «О Транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» выделяются стратегические цели, направленные на развитие всего транспортного комплекса России и связанные с пространственной связанностью и доступностью, ростом мобильности населения, объемов и скорости транзита грузов, цифровой и низкоуглеродной трансформацией. По результатам доклада о реализации Транспортной стратегии за 2023 г. необходимо отметить, что показатели работы морского транспорта и морских портов в большинстве своем имеют тенденцию к увеличению по сравнению с 2022 г. Чего нельзя сказать о таких же данных по функционированию внутреннего водного транспорта и речных портов [18].

Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. содержит основную стратегическую цель, направленную на формирование актуальной продукции судостроения, с соответствующими задачами и приоритетами. Но с позиций стратегического менеджмента любая стратегия требует своевременной корректировки из-за изменения внешних и внутренних факторов, которые, как указано ранее, претерпели только за 2022–2024 гг. значительные изменения.

Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. принята в 2019 г., и единственная ее корректировка датирована 21 октября 2024 г., причем она не связана с имеющимися реалиями в отрасли. Исследования авторов [19] по результатам прогнозирования показали, что влияние существующих тенденций не позволит отрасли достичь запланированных в стратегии целевых показателей судостроительной промышленности. Актуальность корректировки указанного документа также подчеркивается в проведенном научно-исследовательском отчете [14] и в Поручении президента правительству от 14 марта 2024 г.

Кроме того, те или иные аспекты развития судостроения содержатся в большом количестве других стратегических государственных документов. Так, например, вопросы, связанные с освоением Арктики и Северного морского пути, от-

ражены в Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.

В Государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» (ГП-18), утвержденной 15 апреля 2014 г., сроки реализации разбиты на два периода, I — 2013–2021 гг. и II — 2022–2030 гг. Документ содержит в себе цели и показатели, которые практически полностью совпадают с заявленными в Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 г. Но ГП-18 не учитывает задачу, указанную в Транспортной стратегии, направленную на строительство и введение в эксплуатацию более тысячи пассажирских и грузовых судов вместо выбывающих изношенных и устаревших за период 2019–2035 гг. Также в госпрограмму не вносились изменения, отраженные в послании президента. В целом результаты мониторинга ГП-18 за 2022–2023 гг. показывают, что ее плановые показатели достигнуты [20]. Данные по бюджетным ассигнованиям в структурные элементы программы в виде национальных, федеральных (ФП) и ведомственных проектов (ВП) приведены в табл. 2.

Как видно из табл. 2, начиная с 2026 г. планируется увеличение финансирования ГП-18 более чем в два раза, а в 2027 г. — в 3,5 раза по сравнению с 2025 г. Но, например, в 2023 г. на программу затрачено гораздо большее количество бюджетных средств, чем запланировано в 2025 г. Следует также отметить, что изначально на 2023 г. закладывалась сумма почти в два раза меньше, но в течение года она была увеличена.

Государственная программа «Охрана окружающей среды» содержит федеральный проект «Развитие научно-экспедиционного флота», на который планируется в 2025 г. направить 6 341,7, в 2026 г. — 3 916,6, в 2027 г. — 9 941,7 млн руб.¹

Данные по бюджетным ассигнованиям на развитие военного кораблестроения представляют собой государственную тайну, поэтому их отражение в рамках проведенного исследования невозможно. Также для судостроительных и смежных с ними предприятий государственным бюджетом на 2025–2027 гг. предусмотрено финансирование НИОКР и их системно-аналитического, экспертного сопровождения, мероприятий по

модернизации производственных мощностей и предоставления субсидий.

Выводы и предложения

Как показали данные, совокупный запланированный объем государственного финансирования только отечественного гражданского судостроения в рамках перечисленных ГП и НП за 2025–2027 гг. составит не менее 204,7 трлн руб. Значительная часть бюджета будет направлена и на военное кораблестроение в рамках оборонзаказа, что скажется положительно на отрасли и смежных с ней сферах деятельности.

Исходя из стратегических позиций, можно констатировать, что государством уделяется значительное внимание отрасли не только с точки зрения финансовой поддержки, но и с позиций ее перспективного планирования и дальнейшего развития. В то же время, по мнению авторов, нужно предпринять ряд дополнительных действий, направленных на совершенствование процессов государственного управления развитием судостроения:

1. Необходима доработка закона «О стратегическом планировании в РФ». С позиций стратегического менеджмента процесс планирования является только одним из его этапов, соответственно, полноценное стратегическое государственное управление должно включать не только такой элемент, как планирование, но и оперативное управление, а также в его рамках контроль и оценку хода реализации стратегий.

В законе обобщенно отражены процедуры мониторинга и контроля стратегий, т. е. документ гораздо шире своего наименования. При этом указанные процедуры не детализированы, механизмы их реализации не уточнены, что в итоге приводит к неоднозначному их пониманию на практике. Необходимой мерой является законодательно закреплённая процедура своевременной корректировки принятых стратегий под влиянием внешних и внутренних изменений. Также в законе должно быть отражено понятие концепции.

2. Требуется ужесточение процедур мониторинга и контроля целевого расходования средств и четкого достижения поставленных стратегических целей и задач. В конце 2024 г. президентом России поручено Счетной палате до 1 июня 2025 г. осуществить проверку завершённых НП, которые реализовывались с 2019 по 2024 гг. [21].

¹ Федеральный закон от 30.11.2024 № 419-ФЗ «О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов».

Такой масштабный аудит будет проведен впервые (ранее подобные контрольные процедуры осуществлялись только в рамках уголовных дел), и он позволит выявить системные проблемы и недочеты в осуществлении государственных проектов, что должно найти свое отражение в корректировке целого ряда законодательно-нормативных актов, начиная с закона «О стратегическом планировании в РФ».

Также с целью улучшения этих процедур в ходе реализации действующих стратегических документов необходимо неуклонное сокращение их количества в целом. На конец 2024 г. Государственная автоматизированная информационная система «Управление» в своем реестре документов содержала около 59 тыс. нормативно-правовых актов стратегического планирования всех уровней. Многие из них не взаимосвязаны друг с другом и эффективно, своевременно контролировать достижение стратегических целей и задач такого количества документов крайне затруднительно.

3. В стратегическом менеджменте корпоративного сектора четко регулируется вопрос полной ответственности высшего менеджмента за провалы и недостиженные поставленные ранее долгосрочные цели и задачи. В стратегическом государственном управлении этот аспект также требует большей прозрачности, детализации и неуклонного ужесточения наказания не только для госслужащих, но и для руководителей государственных корпораций и компаний с государственным участием.

Исторический опыт послевоенного СССР в судостроении показывает, что Россия может сконцентрироваться, преодолеть все негативные эндогенные факторы и вновь вернуться к технологическому лидерству в этой отрасли, которое стратегически необходимо в современных условиях.

Источники

1. 2024 Review of maritime transport. Chapter II. World shipping fleet and services. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024ch2_en.pdf (дата обращения: 15.12.2024).
2. Shipping and Shipbuilding Markets, 2024. URL: https://it4resources.interactiv-doc.fr/catalogues/annual_review_2024_668/galleries/1711537990annual_rev.pdf (дата обращения: 15.12.2024).
3. 2023 年船舶工业经济运行报告.

URL: <http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/bztt/202405/W020240527578179701223.pdf> (дата обращения: 15.12.2024).

4. Российское судостроение сегодня и завтра. URL: <https://marine.org.ru/upload/iblock/5f1/irnf5z92d6o46gq6tk0qopdxtdubsggh.pdf> (дата обращения: 17.12.2024).
5. Российские верфи увеличили число сданных судов на 36 %, отмечают в INFOLine. URL: <https://infoline.spb.ru/news/index.php?news=284501&ysclid=lv4n42ltmf942657874> (дата обращения: 22.12.2024).
6. Сидоров А. Судостроение России: флот по осени считают. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1692/112715/> (дата обращения: 21.12.2024).
7. Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/ZsnFICpxWknEXeTfQdmcFHNei2FhcR0A.pdf> (дата обращения: 14.01.2025).
8. Квасникова Е. А. Макроэкономические детерминанты развития гражданского судостроения: мировые тренды и перспективы российских производителей // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т. 12. № 3. С. 1817–1832.
9. Коновалов С. Проблем в судостроении много. Решать их будем вместе. URL: <https://paluba.media/news/71450> (дата обращения: 22.12.2024).
10. Сергеев К. Судостроение России: от программы – к Плану. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/sudostroenie_rossii_ot_programmy_-_k_planu.html (дата обращения: 21.12.2024).
11. Анализ поставок судов морского транспортного флота за 2023 год. URL: <https://cniimf.ru/press-tsentr/news/1790/> (дата обращения: 21.12.2024).
12. Специалисты АО «ЦНИИМФ» провели анализ поставок судов морского транспортного флота для отечественных судовладельцев за 2022 год. URL: <https://cniimf.ru/press-tsentr/news/1632/#anc1> (дата обращения: 21.12.2024).
13. Шукин П. Подсчитан прирост российского теневого флота танкеров. URL: <https://lenta.ru/news/2024/12/17/prirost/> (дата обращения: 25.12.2024).
14. Отчет о НИР «Исследование возможностей и ограничений развития судостроительной (грузовые и промышленные суда), судоремонтной и смежных отраслей в условиях санкционного давления». URL: <https://vostokgosplan.ru/wp-content/uploads/issledovanie-vozmozhnostej-i-ogranichenij-razvitiya-sudostroitelnoj-i-sudoremontnoj-otraslej-v-usloviyah-sankcij-nir.pdf> (дата обращения: 17.12.2024).
15. Савченко О. В., Половинкин В. Н. Современное состояние, проблемы и перспективы развития отечественного гражданского судостроения // Труды Крыловского государственного научного центра. 2022. № 3 (401). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-problemy-i-perspektivy-razvitiya-otechestvennogo-grazhdanskogo-sudostroeniya> (дата обращения: 07.12.2024).
16. Кожина Е. В., Счисляева Е. Р. Ключевые проблемы на пути цифровой трансформации российского судостроения // Beneficium. 2023. № 1 (46). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/klyuchevye-problemy-na-puti-tsifrovoy-transformatsii-rossiyskogo-sudostroeniya> (дата обращения: 08.12.2024).
17. «Дефицит кадров останется фундаментальной проблемой рынка труда в 2024» — итоги 2023 года в судостроительной отрасли страны. URL: <https://paluba.media/news/69112> (дата обращения: 19.12.2024).
18. Доклад о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. Отчетный период 2023 г. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/11/13540?type=11> (дата обращения: 27.12.2024).
19. Тресорук А. А., Фролов И. Э. Долгосрочное развитие российского судостроения с учетом процессов диверсификации оборонных отраслей: модель и прогноз // Проблемы прогнозирования. 2020. № 6 (183). С. 119–128.
20. Заключение Счетной палаты Российской Федерации на отчет об исполнении федерального бюджета за 2023 год. URL: https://ach.gov.ru/upload/iblock/408/1ya157v6llliulgrbv_gzpnbn4n1newb.pdf (дата обращения: 08.12.2024).
21. Счетная палата анонсировала 113 мероприятий по проверке завершенных нацпроектов. URL: <https://www.vedomosti.ru/society/articles/2025/02/11/1091324-schetnaya-palata-anonsirovala-113-meropriyatii> (дата обращения: 12.02.2025).