Международный научно-исследовательский журнал
«Прогрессивная экономика»
№ 5 / 2025 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/rossiya-na-rynke-mirovogo-sudostroeniya-tendenczii-i-perspektivy/
Научная статья / Original article
Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3
УДК 339.138
DOI: 10.54861/27131211_2025_5_291



РОССИЯ НА РЫНКЕ МИРОВОГО СУДОСТРОЕНИЯ: ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Красильников А.Б., *кандидат экономических наук, доцент,*
Санкт-Петербургский государственный морской технический университет,
г. Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. Настоящая статья посвящена исследованию актуальной ситуации на рынке мирового судостроения: представлено распределение рынка строительства гражданских судов по итогам 2024 года по странам-производителям новостроя, а также по типам судов (контейнеровозы, танкеры, балкеры, СПГ и проч.); приведен рейтинг стран-судовладельцев по стоимости морского флота. Показана доля отечественного судостроения в масштабе мирового рынка. Выявлены основные отраслевые тенденции, определяющие сегодня динамику развития мирового и отечественного рынков судостроения, среди которых: лидерство Китая как новая эра владения судами и глобальных трансформаций; повышение технологической насыщенности и тоннажа судов; применение «зеленых» технологий и «озеленение» судов в контексте поиска наиболее экологичных топливных ресурсов; внедрение технологий цифровизации и автономности; реализация инноваций в сфере проектирования, таких как технологии оптимизационного проектирования и технологии модульной сборки. Исторический опыт, современный научно-технический, технологический и творческий потенциал отрасли отечественного судостроения, а также новые законодательные инициативы, планируемые к разработке и внедрению в текущем году – представляют собой основные предпосылки выхода российского судостроения на более высокие позиции в мировой судостроительной отрасли.

Ключевые слова: российское судостроение, мировое судостроение, лидеры мирового судостроения, судостроительная промышленность, судостроительная отрасль.

RUSSIA IN THE GLOBAL SHIPBUILDING MARKET: TRENDS AND PROSPECTS

Krasilnikov A.B., *Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,*
St. Petersburg State Maritime Technical University,
St. Petersburg, Russia

Abstract. This article is devoted to the study of the current situation in the global shipbuilding market: the distribution of the civil ship construction market by the end of 2024 is presented by the countries producing new construction, as well as by types of vessels (container ships, tankers, bulk carriers, LNG, etc.); the rating of ship-owning countries by the cost of the marine fleet is given. The share of domestic shipbuilding in the global market is shown. The main industry trends that determine the dynamics of the global and domestic shipbuilding markets today have been identified, including: China's leadership as a new era of ship ownership and global transformations; increasing technological saturation and tonnage of ships; the use of "green" technologies and "greening" ships in the context of the search for the most environmentally friendly fuel resources; the introduction of digitalization and autonomy technologies; implementation of design innovations such as optimization design technologies and modular assembly technologies. Historical experience, modern scientific, technical, technological and creative potential of the domestic shipbuilding industry, as well as new legislative initiatives planned for development and implementation this year are the main prerequisites for Russian shipbuilding to take a higher position in the global shipbuilding industry.

Keywords: Russian shipbuilding, world shipbuilding, world shipbuilding leaders, shipbuilding industry, shipbuilding industry.

JEL classification: L23, L64, L99, O32.

Для цитирования: Красильников А.Б. Россия на рынке мирового судостроения: тенденции и перспективы // Прогрессивная экономика. 2025. № 5. С. 291–302. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_291.

Статья поступила в редакцию: 26.05.2025 г. Одобрена после рецензирования: 03.06.2025 г. Принята к публикации: 04.06.2025 г.

For citation: Krasilnikov A.B Russia in the global shipbuilding market: trends and prospects // Progressive Economy. 2025. No. 5. pp. 291–302. DOI: 10.54861/27131211_2025_5_291.

The article was submitted to the editorial office: 26/05/2025. Approved after review: 03/06/2025. Accepted for publication: 04/06/2025.

Введение

Проведение исследования актуальной ситуации на судостроительном рынке России в масштабе мирового судостроения представляется важным и целесообразным: его результаты позволят установить соответствие ключевых показателей развития отечественной отрасли общемировым тенденциям, выявить проблемные зоны и определить перспективы, ориентируясь на

мировых лидеров [6]. Так, данные отчета аналитического бюро Clarksons Research о развитии отрасли за 2024 год свидетельствуют о рекордном количестве заключенных контрактов на заказы на строительство судов за прошедшие семнадцать лет: 66 млн CGT (2412 судов) и 204 млрд долл. Распределение по типу судов в суммарном объеме портфеля заказов выглядит следующим образом: построено танкеров на 53,9 млн DWT, газовозов на 25,9 млн куб. м и контейнеровозов на 4,4 млнTEU.

Из значимых в 2024 году событий мирового судостроения, которые определили вектор развития отрасли и позволили выделить ключевые тенденции, можно отметить повышение активности работы ранее простаивавших ранее верфей, активное расширение действующих производств, а также увеличение количества верфей, работающих под крупный тоннаж [4]. Аналитические бюро отмечают, что рынок мирового судостроения сегодня характеризуется существенным повышением инвестиционной активности, и это, в свою очередь, обуславливает обозначенные выше события как оперативную реакцию судостроителей на новый рыночный запрос. Подтверждается этот тезис и значительным ростом портфеля заказов, и, соответственно, увеличением сроков поставок различных типов судов до 2028-2030 гг.

Таким образом, *целью* настоящей статьи выступает определение места российского судостроения на мировом рынке в контексте основных тенденций и дальнейших перспектив развития отрасли. Для подготовки исследования в рамках настоящей статьи использованы такие методы как анализ релевантных информационных источников, сравнительный и системный анализ, синтез, индукция, дедукция и др.

Китай: новый морской центр

По итогам 2024 года на первом месте находится Китай (1711 судов тоннажом 46,45 млнCGT), сохранивший свои прежние позиции и обеспечивший более двух третей (71%) мирового объема заказов во всех секторах рынка, кроме газовозов [10]. Многолетняя лидирующая позиция Китая по новострою на рынке мирового судостроения обеспечивает ему сегодня лидерство не только по объему флота (количество судов), но и по его стоимости. Согласно рейтингу крупнейших стран-судовладельцев на 2025 год VesselsValue от Veson Nautical, Китай – самый дорогой владелец флота в мире (общая стоимость китайского флота оценивается более чем в 255 млрд долларов) [12].

Лидирующие позиции Китая обусловлены высокими стоимостями двух основных сегментов – балкеров (68,4 млрд долларов) и контейнеровозов (63,5 млрд долларов). Китай, который сегодня называют новым морским центром, по словам экспертов отрасли, «агрессивно» инвестирует в строительство судов, расширяя охват мировых торговых путей и морских логистических связей. На значительный подъем китайского судостроения оказывают существенное влияние такие факторы как повышение стоимости балкеров класса Capesize (на 26,98% за прошедший год), повышение востребованности

сегмента контейнеровозов («контейнерный бум») и крупнейший по объему и стоимости «танкерный» сегмент (1764 судна стоимостью 47,9 млрд долларов) [11].

На диаграмме ниже (рисунок 1) представлено распределение долей мирового новостроя по итогам 2024 года. Как и годом ранее, более 90% рынка мирового судостроения принадлежат трем азиатским гигантам – Китаю (71%), Южной Корее (17%) и Японии (8%) [5].

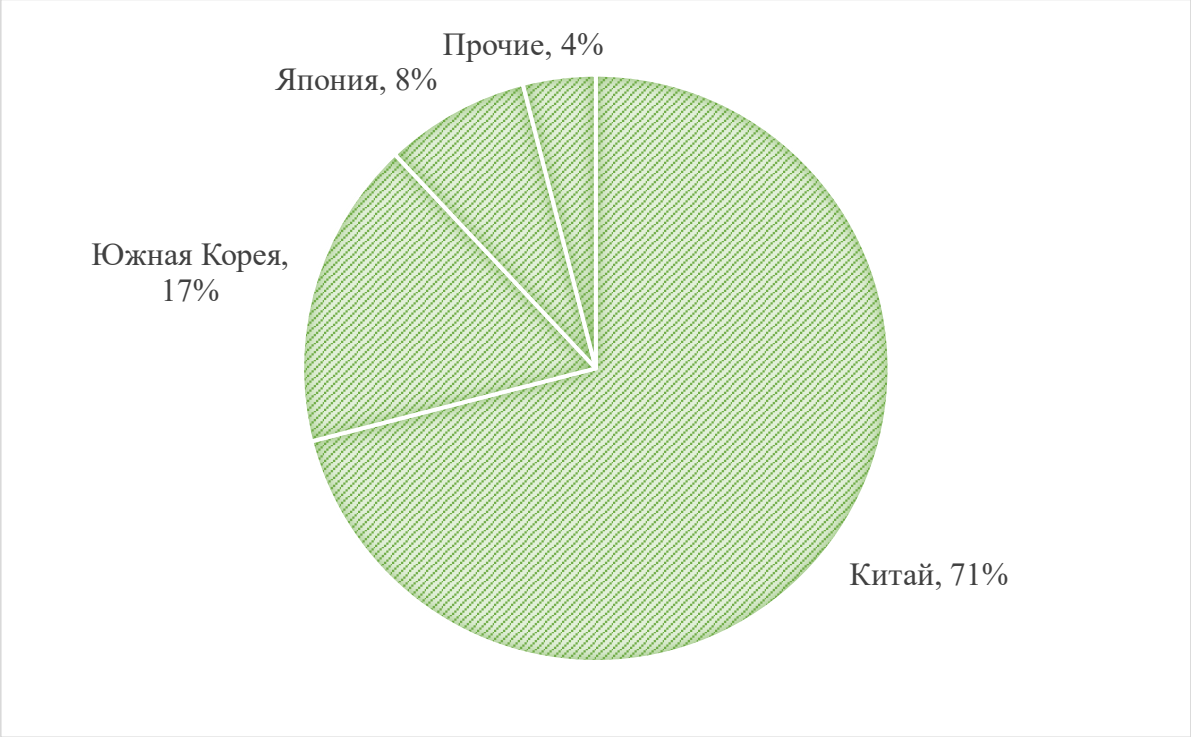


Рис. 1. Распределение новостроя на рынке мирового судостроения по итогам 2024 года

Источник: составлено автором по данным [1]

Доля судов российского производства в мировом портфеле составила 0,015% (в 2024 г. построено судов на 301 млрд руб.). Однако по показателю тоннажа мы видим рост на 8,7% (при этом доля осталась той же - 0,27%, как и в 2023 г., когда России удалось войти в топ-10 стран-производителей по показателю валового тоннажа выпущенной продукции): количество сданных судов тоннажем более 50 тонн в России в 2024 г. достигло 125 единиц, что, по мнению экспертов, может быть связано с расширением мощностей верфей и увеличением государственных заказов в рамках программ обновления флота.

В 2024 году объем отечественного производства превысил показатели 2012-2022 годов, когда стоимость сданных судов не превышала ₽261,6 млрд, однако при этом количество построенных судов оказалось ниже рекордных показателей 2013-2015 годов (141, 141 и 134 судна соответственно).

Представим основных лидеров отечественного новостроя по результатам 2024 г.:

– по тоннажу: «Новатэк» (за счет платформы для «Арктик СПГ 2»);

- по стоимости: Объединенная судостроительная корпорация (33,2% рынка);
- по тоннажу: Объединенная судостроительная корпорация (12,1% рынка);
- по числу заказов: ССК «Звезда» (портфель заказов ₽975 млрд).

Значительное влияние на показатели отрасли оказало завершение строительства Центром строительства крупнотоннажных морских сооружений «Новатэка» второй платформы для проекта «Арктик СПГ 2» массой 640 тыс. тонн. По портфелю заказов на конец декабря 2024 г. лидирует судостроительный комплекс «Звезда» с объемом 5 млн тонн. Второе место по стоимости заказов занимает «Севмаш», входящий в состав ОСК. Третье место по объемам производства занимает судостроительная корпорация «Ак Барс», которая активно участвует в программе обновления гражданского флота России [1].

Интересно заметить, что большая «тройка» по итогам 2024 года (Китай, Южная Корея и Япония) отличается от большой «тройки» рейтинга крупнейших стран-судовладельцев на 2025 год VesselsValue от Veson Nautical (таблица 1), в которую вошли Китай, Япония и Греция. Представленный в таблице 1 рейтинг стран-судовладельцев отражает такой ключевой показатель экономического влияния и глобальной торговли как «владение судами», определяющий мировых гигантов судоходства и дающий основания для детального анализа сил их отраслевого доминирования.

На первое место рейтинга выходит Китай, обогнав по стоимости флота Японию, однако потеря первого места не меняет ее стратегических позиций: Япония по-прежнему – доминирующий игрок и сильный конкурент на рынке судостроения в целом и, в частности, на рынках специализированных судов. Так, Япония владеет самым большим СПГ-флотом (40,9 млрд долларов), а также занимает лидирующие позиции в сегментах сжиженного нефтяного газа (15,1 млрд долларов) и рефрижераторов (1,3 млрд долларов). «Пиковая» стоимость судов в балкерном секторе японского флота отражает его тяготение к дорогостоящим судовым активам.

Замыкает «тройку» стран-судовладельцев Греция, которая сохраняет свою позицию на третьем месте. Помимо того, что она является одной из сильнейших мировых морских держав, Грецию сегодня по праву можно назвать новым танкерным центром. Несмотря на превышение китайского танкерного флота над греческим по количеству судов, стоимость греческого танкерного флота значительно выше (на 23,3 млрд долларов). Стратегическая позиция на мировых судоходных путях и умение выгодно использовать геополитические трансформации формируют основную силу Греции как морской державы и обосновывают ключевые конкурентные позиции в мировом судостроении.

В отношении остальных стран-судовладельцев, которые занимают более низкие места в рейтинге, но входят в топ-10, можно обозначить стратегические акценты. Лидером в сфере строительства круизных судов остаются США (4-е

место рейтинга) и в перспективе будут только усиливать свою позицию «круизного гиганта». Это связано с растущим спросом на дорогостоящие морские путешествия класса «люкс» и с соответствующим данной тенденции ростом стоимости судов такого класса. На пятом месте рейтинга находится Сингапур, который демонстрирует значительный рост стоимости активов в сфере сжиженного нефтяного газа, а также доминирующую позицию по судам обеспечения на шельфах в рамках поддержки шельфовых месторождений.

Таблица 1

Крупнейшие страны-судовладельцы на 2025 год

Страна	Стоимость флота, млрд долларов
Китай	255,236
Япония	231,381
Греция	188,125
США	116,447
Сингапур	107,213
Южная Корея	69,646
Великобритания	69,425
Норвегия	68,467
Швейцария	67,988
Германия	59,443

Источник: составлено автором по данным Veson Nautical

Конкурентоспособность южнокорейского судостроения обеспечивается сегодня инвестициями в дорогостоящие суда сектора СПГ и автовозов. Статус ключевого экспортера автомобилей и вложение южнокорейских активов в транспортные суда определили позицию Южной Кореи на шестом месте рейтинга. Улучшение позиций показывает Великобритания, которая поднялась на седьмое место рейтинга благодаря стратегическим вложениям в сегменты сжиженного нефтяного газа и контейнеровозы, а также росту танкерного флота.

Несмотря на незначительное ухудшение своих позиций (восьмое место рейтинга), Норвегия инвестирует в сегменты сжиженного природного и сжиженного нефтяного газа, что, в свою очередь, в перспективе обеспечивает ее позиционирование как ключевого игрока судоходства чистой энергии. Положительная динамика характеризует позиции Швейцарии, которая вернулась в десятку стран-судовладельцев за счет усиления статуса «крупного контейнерного гиганта» в сегменте контейнеровозов. Завершает топ-10 стран-судовладельцев Германия, демонстрируя продолжающуюся тенденцию ухудшения своего положения. Однако несмотря на ослабление позиций в мировых рейтингах ее историческое доминирование в сегменте контейнеровозов все еще дает о себе знать – Германия вторая по численности контейнерного парка.

Представленный рейтинг VesselsValue позволил нам проанализировать ключевые акценты и определить актуальную «расстановку сил» для общего

понимания ситуации на мировом рынке судостроения [11].

Типы судов

Портфель мирового судостроения сегодня отличается большим разнообразием типов судов, которые формируют соответствующие сегменты рынка – балкеры, наливные танкеры, СПГ-танкеры, танкеры-химовозы, контейнеровозы, вспомогательные суда, суда под генеральный груз, пассажирские суда и паромы и т.п. Отслеживание темпов прироста мирового флота по типу судов позволяет сформировать более полное представление об актуальном состоянии рынка, оценить востребованность различных типов судов. В таблице 2 приводятся показатели производства основных типов судов мирового портфеля в дедвейтах тыс. т. и в процентах (доля в совокупном объеме производства) за период 2023-2024 гг., а также представлен показатель темпа прироста (2024/2023, %).

Таблица 2

Темпы прироста мирового флота по типам судов в 2023-2024 гг.

Тип судов	2023		2024		%, 2024/2023
	дедвейт тыс. т.	%	дедвейт тыс. т.	%	
Балкеры	974 452	42,8	1 004 281	42,7	+3,1
Наливные танкеры	652 850	28,7	665 424	28,2	+1,9
Контейнеровозы	305 844	13,4	329 490	14,0	+7,7
СПГ-танкеры	88 221	3,9	93 882	4,0	+6,4
Вспомогательные суда	87 055	3,8	89 093	3,8	+2,3
Под генеральный груз	82 708	3,6	84 047	3,6	+1,6
Танкеры-химовозы	51 535	2,3	52 582	2,2	+2,0
Прочие	26 177	1,1	26 316	1,1	+0,5
Пассажирские суда и паромы	8 537	0,4	8 784	0,4	+2,9
Итого	2 227 379	100	2 353 899	100	-

Источник: составлено автором по данным UNCTAD, Clarksons Research

Исходя из данных по темпам прироста мирового флота по типам судов, представленных в таблице, можно сделать вывод о наиболее приоритетных сегментах. И здесь абсолютное лидерство принадлежит сегментам контейнеровозов и СПГ-танкеров. Далее следуют балкеры, которые используются под грузы насыпного и навалочного типа, – их отличает стабильно высокий спрос. Далее, в сегменте пассажирских судов и паромов, мы также можем отметить рост темпов поставок [13]. Показатели темпов прироста мирового флота позволили проанализировать востребованность различных типов судов на мировом рынке новостроя, составить рейтинг их приоритетности, что целесообразно принять к сведению при размещении зарубежных заказов.

Новая эра владения судами и глобальные трансформации

Лидерство Китая на сегодняшний день можно рассматривать как своего рода новую эру владения судами, становление которой стало результатом сложных геополитических трансформаций, энергетических переходов, расширяющихся торговых путей и новых инвестиционных тенденций в контексте растущего спроса на энергоэффективные суда большой вместимости. Действительно, сегодня судостроение в мировом масштабе претерпевает глобальные изменения - от внедрения новых технологий и экологических стандартов до цифровизации и автономности. Актуальные тенденции развития отрасли, формирующиеся под влиянием традиций и инноваций, во многом определяют ее перспективы на ближайшие годы.

Увеличение доли высокотехнологичных крупных судов

Суть общей тенденции развития мирового судостроения, которую мы наблюдаем сегодня, состоит, прежде всего, в росте размеров, технологической насыщенности и стоимости судов, и как следствие, в увеличении временных ресурсов для их строительства. Это во многом связано с тем, что сегодня основной рыночный запрос сконцентрирован на высокотехнологичном крупном тоннаже. Это подтверждается увеличением долей сегментов СПГ-танкеров, контейнеровозов и круизных лайнеров как наиболее высокотехнологичных (с использованием 3D-печати, в условиях высокой степени автоматизации и роботизации верфей) и, следовательно, более дорогих, крупных судов до половины всех заказов. Это существенный рост, так как порядка десяти лет назад данный показатель составлял менее трети всего портфеля заказов. Повышение технологичности судостроительной отрасли сегодня в основном происходит за счет использования композитных материалов, интегрированной электрической тяги и проектирования безбалластных судов [7].

Зеленые технологии

На рост стоимости судов, помимо отмеченной выше тенденции повышения их размерности и технологической насыщенности, существенное влияние оказывают так называемые «зеленые» технологии, которые внедряются в условиях динамично развивающейся рыночной конъюнктуры и также в рамках требований IMO, InternationalMaritimeOrganization (Международная морская организация - англ.). По данным аналитического бюро Clarksons Research средняя цена нового судна в 2024 году выросла почти на треть, в сравнении с ценами 2022 года, и почти в два раза, в сравнении с ценами десятилетней давности. Среди «зеленых» технологий сегодня можно выделить: рост применения топлива с пониженным содержанием серы (низкосернистого мазута и дистиллята), сжиженного природного газа в качестве судового топлива (суда на СПГ – в основном на двухтопливном) и метанола, активные разработки водородных и аммиачных топливных компонентов, установка каталитических нейтрализаторов и др. Такие технологии позволят существенно снизить вредные выбросы и сократить углеродные следы, однако «озеленение» судов неизбежно приводит к росту

стоимости их строительства.

В качестве примера приведем инициированный крупнейшими японскими судостроительными компаниями (NYK Line, NYK Bulk & Projects Carriers, Tsuneishi Shipbuilding) процесс технико-экономического обоснования транспортного судна водоизмещением до 35 тысяч тонн типа «сухогруз» на древесных пеллетах, которые рассматриваются в качестве возобновляемого источника энергии. По предварительным оценкам экспертов, такая замена топливных ресурсов может способствовать сокращению выбросов парниковых газов на 22%. Строительство первого судна такого типа запланировано на 2029 год при условии согласования и одобрения технико-экономического обоснования. Суть работы судов такого типа состоит в газогенерационной технологии, по которой будет происходить сжигание при высокой температуре и превращение древесного топлива в газы, которые будут впоследствии применяться для генерации электрической энергии для судовых двигателей. Наряду с поиском наиболее эффективных и экологичных технологий использования топливных ресурсов, компании, принимающие участие в реализации этого проекта, прореживают леса и высаживают новые деревья, таким образом повышая поглощение ими углекислого газа растениями. Принимаемые меры обосновывают важность и значимость новых «зеленых» технологий, что, в свою очередь, увеличивает их экологическую эффективность [14].

Технологии цифровизации и автономности

Оптимизационные мероприятия в сфере судостроения сегодня ориентированы на основные принципы цифровой трансформации отрасли, внедрение IT-решений и решений предиктивной аналитики. Помимо этого, развиваются высокими темпами и автономные технологии, суть которых состоит в автономном и дистанционном управлении судами. По мнению экспертов, период 2030–2035 гг. может быть ознаменован появлением первой партии полностью автономных коммерческих судов, что существенно сократит затраты судоходных компаний на экипажи судов. Однако нужно отметить, что такой существенный рост технологической насыщенности судов, вероятно, может еще больше увеличить стоимость их строительства.

Инновации в сфере проектирования

Наиболее значимые инновации последних лет в отрасли мирового судостроения связаны с поиском возможностей создания наиболее эффективных и экономичных моделей судов. Это, в свою очередь, становится реальным при использовании технологий оптимизационного проектирования на этапе концептуальных разработок. Алгоритмы искусственного интеллекта позволяют сегодня получить наиболее приемлемый по всем параметрам эффективности вариант комбинации ключевых характеристик проектируемого судна, среди которых и планировка внутреннего пространства, и корпусные параметры, и варианты различных энергетических установок и т.п. В качестве примера можно привести инновационного круизное судно Olea, в процессе разработки концепта которого компания

Wärtsilä (Финляндия) применила основы оптимизационного проектирования. Предварительный расчет компании определил возможное снижение расхода топлива на 7–10%.

Второй подход к оптимизации процесса проектирования и строительства судов – использование технологий модульной сборки. Модульный принцип в проектировании судов позволит унифицировать ряд конструктивных решений и сформировать базовый набор основных модулей. Из таких базовых модулей можно в меньшие сроки и с меньшими затратами, чем при традиционной сборке, собирать суда «под ключ», подстраивая их под требования конкретного заказчика и конкретного заказа на строительство судна. Анализ ключевых тенденций мирового судостроения свидетельствует о том, что судостроительные компании продолжают активно инвестировать в новые технологии в соответствии с современными вызовами, для того чтобы соответствовать главному вектору развития, связанному с повышением эффективности, экологичности и безопасности морских перевозок [8].

Итоги 2024 года и перспективы развития российского судостроения в контексте мировых тенденций отрасли

По итогам развития отечественной судостроительной отрасли в 2024 году Россия занимает десятое место в мировом судостроении по показателю валового тоннажа построенных судов, однако доля на мировом рынке демонстрирует достаточно скромную позицию – 0,27% (выше в статье была рассчитана доля российского судостроения по показателю стоимости заключенных контрактов на строительство судов). В среднесрочной и долгосрочной перспективе российские производители могут рассчитывать на удовлетворение части спроса мирового рынка гражданской морской техники, включая малотоннажный скоростной пассажирский флот [3].

В 2025 году российские верфи планируют построить 13 судов в рамках программы инвестиционных квот или «квоты под киль»: 5 судов для рыболовства, 8 – для добычи краба. В текущем году планируется запуск новой Московской судоверфи в районе Нагатино, специализирующейся на строительстве судов транспортного, прогулочного и круизного типа. Продолжается строительство верфи в Приморском крае – она будет производить суда для торгового флота России (предварительный план – 12 судов в год) по современной судостроительной технологии крупноблочного строительства [6]. Помимо отечественного судостроения, в России сохраняется тенденция приобретения иностранных судов, которая продолжится и в текущем году. В период до 2034 года государство планирует выделение значительных сумм (около ₽70 млрд) на поддержку отечественного флота, который планируется задействовать в сфере внешней торговли [9].

2025 год для российского судостроения может стать годом серьезных отраслевых изменений и преобразований. Это связано, в первую очередь, с плановыми законодательными инициативами по разработке и принятию нового федерального закона «О судостроении» в целях обеспечения государственного регулирования судостроительной промышленности в

целом, а также регламентации ценообразования и правил строительства судов в рамках выделяемых из бюджета средств, в частности. На сегодняшний день работа уже ведется: из представителей различных структур и ведомств (Минпромторг, Минобрнауки, Минпросвещения, Росморречфлот, Росрыболовство, Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), Центр технологии судостроения и судоремонта (ЦТСС), Росатом) сформирована специальная рабочая группа для разработки проекта нового документа под руководством начальника Управления президента по вопросам национальной морской политики [2].

Заключение

В статье проведено исследование актуальной ситуации на рынке мирового судостроения: представлено распределение рынка строительства гражданских судов по итогам 2024 года по странам-производителям новостроя, а также по типам судов (контейнеровозы, танкеры, балкеры, СПГ и проч.); приведен рейтинг стран-судовладельцев по стоимости морского флота. Показана доля отечественного судостроения в масштабе мирового рынка. Выявлены основные отраслевые тенденции, определяющие сегодня динамику развития мирового и отечественного рынков судостроения, среди которых: лидерство Китая как новая эра владения судами и глобальных трансформаций; повышение технологической насыщенности и тоннажа судов; применение «зеленых» технологий и «озеленение» судов в контексте поиска наиболее экологичных топливных ресурсов; внедрение технологий цифровизации и автономности; реализация инноваций в сфере проектирования, таких как технологии оптимизационного проектирования и технологии модульной сборки. В статье представлены ключевые показатели, тенденции и вызовы, с которыми вошел в текущий год рынок мирового судостроения. Показатель доли отечественного судостроения на мировом рынке (в сегменте «Прочие страны») обосновывает актуальность тезиса о том, что российским судостроителям еще только предстоит найти и занять место, соответствующее их историческому опыту, а также современному научно-техническому, технологическому и творческому потенциалу. И новые законодательные инициативы, планируемые к разработке и внедрению в текущем году, тому наглядное подтверждение.

Литература

1. Гражданское судостроение. Рынок России // TADVISER. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Гражданское_судостроение_(рынок_России).

2. Закон «О судостроении» запланировали принять к концу 2025 года. Кто и как будет готовить новое регулирование отрасли // РБК. URL: https://www.rbc.ru/business/27/11/2024/674323b99a79471c43a33f54.

3. Зотов И.Д., Созинов С.А. Проблемы и перспективы выхода российских судостроительных компаний на IPO // Прогрессивная экономика. 2024. № 12. С. 38–48.

4. Квасникова Е.А. Макроэкономические детерминанты развития гражданского судостроения: мировые тренды и перспективы российских производителей // Вопросы инновационной экономики. 2022. Т. 12. № 3. С. 1817–1832.

5. Китайское судостроение нарастило отрыв от конкурентов по итогам 2024 года // KORABEL.RU. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/kitayskoe_sudostroenie_narastilo_otryv_ot_konkurentov_po_itogam_2024_goda.html.

6. Красильников А.Б. К вопросу исследования тенденций современного российского судостроения // Прогрессивная экономика. 2024. № 12. С. 211–221.

7. Мировое судостроение, тенденции в судоходстве и непривлекательность утилизации // МЕДИАПАЛУБА. URL: https://paluba.media/news/84252.

8. Новые тренды в судостроении: куда движется отрасль в 2024 году? // Korabel.ru. URL: https://portsinfo.ru/ports-news/novosti-sudostroeniya2/170829-novye-trendy-v-sudostroenii-kuda-dvizhetsya-otrasl-v-2024-godu.

9. Пашкин Н. Судостроение в России: состояние отрасли // Материалы Главпортал. 2025. URL: https://glavportal.com/materials/sudostroenie-v-rossii-sostoyanie-otrasli.

10. По итогам 2024 года мировые верфи получили рекордное количество заказов // МЕДИАПАЛУБА. URL: https://paluba.media/news/185847.

11. Рейтинг и отчет о 10 крупнейших в мире государствах-владельцах судов // MarineLink. URL: https://ru.marinelink.com/news/рейтинг-отчет-крупнейших-мире-судов-301138/.

12. Семенова Н. К. Современное состояние и перспективы развития морских портов Китая // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2023. Т. 31. № 2. С. 316–329.

13. Сергеев К. Мировое судостроение: итоги 2024-го ожидания 2025 года // Материалы сайта Korabel.ru. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mirovoe_sudostroenie_itogi_2024-go_-_ozhidaniya_2025_goda.html.

14. Япония представила проект судна, работающего на опилках // Экосфера. URL: https://ecosphere.press/2024/05/16/yaponiya-predstavila-proekt-sudna-rabotayushhego-na-opilkah/.