

ЭКОНОМИКА, ЛОГИСТИКА И МЕНЕДЖМЕНТ НА ТРАНСПОРТЕ

ECONOMICS, LOGISTICS AND TRANSPORT MANAGEMENT

УДК 332.1

DOI: 10.37890/jwt.vi76.397

Мировой рынок судостроения: тенденции и перспективы развития

Е.А. Заостровских

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Институт экономических исследований ДВО РАН, г. Хабаровск, Россия

Аннотация: Целью данной статьи является краткий анализ мирового коммерческого судостроения, в частности его роста, тенденций и перспектив развития. Характерные особенности мировой судостроительной отрасли исследуются на основе данных о портфеле заказов, объёме инвестиций, отмене заказов, экологических требований к судоходству и т.д. Выявлено, что судостроительная промышленность находится на пороге нового суперцикла, но влияние серии факторов (скачок фрахтовых ставок, продолжающиеся сбои в цепочке поставок, рост цен на энергоносители и сырьевые товары, геополитическая нестабильность, а также неопределённость в отношении выбора топлива и технологий) позволяют предположить, что новый этап судостроения начнётся после 2025 года.

Ключевые слова: коммерческое судостроение, новый цикл судостроения, мировой портфель заказов.

Global shipbuilding market: trends and development prospects

Elena. A. Zaoistrovskikh

ORCID: 0000-0002-7447-0406

Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russia

Abstract. The purpose of this article is a brief analysis of the global commercial shipbuilding, in particular its growth, trends and development prospects. The characteristic features of the global shipbuilding industry are investigated on the basis of data on the order portfolio, investment volume, cancellation of orders, environmental requirements for shipping, etc. It has been revealed that the shipbuilding industry is on the threshold of a new supercycle, but the influence of a series of factors (a jump in freight rates, ongoing disruptions in the supply chain, rising prices for energy and raw materials, geopolitical instability, as well as uncertainty about the choice of fuel and technology) suggest that a new stage of shipbuilding will begin after 2025.

Keywords. commercial shipbuilding, new shipbuilding cycle, global order portfolio

Введение

Судостроение скорее является глобальной, чем локальной отраслью. Оно состоит из двух основных сегментов: военно-морского и коммерческого, где в первом доминируют Россия, США, Китай, европейские страны, Индия, во втором – Китай, Япония, Корея и европейские страны. Хотя коммерческое судостроение считается одним из старейших и наиболее высококонкурентных рынков в мире, имея огромный

опыт выживания в период пиков и спадов экономики [1], нынешний глобальный экономический кризис сильнее всего ударил по судостроению. Вместе с тем считается, что мировое судостроение находится на пороге нового суперцикла [2; 3], который был вызван не только новым экономическим бумом в Китае, как это наблюдалось в 2000-х гг., но и повторением бума судоходства, который имел место в период с 2003-2008 гг., когда было заключено рекордное число контрактов на строительство судов.

Попытаемся понять, действительно ли надвигается новый суперцикл в мировом судостроении или существуют некоторые сложности, которые способны «отодвинуть» новый этап судостроения на несколько лет вперёд?

Материалы и методы исследования

Методологической основой исследования явились общенаучные методы, такие как формализация, группировка, анализ, синтез и сравнение. Исследование выполнено на основе данных «Рынки судоходства и судостроения» («Shipping and Shipbuilding Markets») и «Обзор морского транспорта» («Review of Maritime Transport») за 2009-2022 гг. В качестве параметров исследованы основные показатели судостроения: портфель заказов, действующий мировой флот, объём инвестиций, фрахтовые ставки и т.д.

Результаты исследования

По данным Мирового Валютного Фонда, в 2022 г. глобальная экономическая активность в целом замедлилась, а инфляция достигла уровней, невиданных в течение нескольких десятилетий. Сохраняющиеся последствия пандемии Covid-19, включая регулярные локальные карантинные меры в Китае, а также санкционные войны – всё это оказало тяжелое влияние на глобальный макроэкономический фон. Соответственно, после глубокой рецессии 2020 г. (-3%) и впечатляющего восстановления в 2021 г. (6%) глобальный экономический рост замедлился в 2022 г. до уровня 3,2%, *рис. 1*.

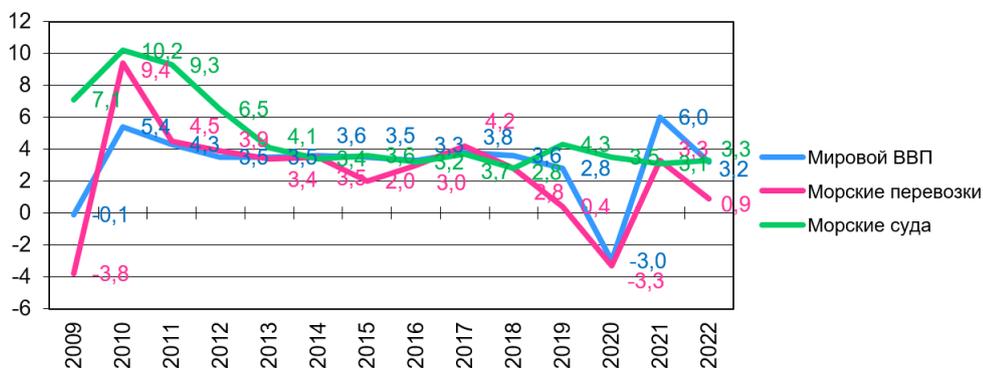


Рис. 1. Темпы прироста (сокращения) мирового ВВП, объема перевозок грузов, морским транспортом, морского флота (% к предыдущему году)
Источник: BRS GROUP; UNCTAD

К сожалению, это оказало негативное влияние на морские перевозки: в 2020 г. их рост снизился до -3,3%, в 2021 г. увеличился на равную величину 3,3%, а в 2022 г. – снизился до отметки 0,9%, *рис. 1*. При этом если в 2021 г. изменения произошли в результате продолжающихся сбоев в цепочках поставок, предшествовавших Covid-19, то в 2022 г. произошло противоположное явление – заторы в морских портах исчезли, а объёмы перевозок резко упали на фоне стремительного роста инфляции и связанного с этим экономического спада.

Портфель заказов

В целом считается, что нынешнее время – это период контрастов для судостроительной отрасли.

В 2021 г. было оформлено рекордное число заказов на строительство – 132,3 млн т дедвейта¹ (или 1765 единиц судов), что является первым по величине показателем за исследуемый период, *табл. 1*. Это позволило верфям по всему миру забронировать большую часть своих мест на 2022-2024 гг. Но уже 2022 г. в меньшей степени продолжил положительную динамику 2021 г. и показатели, соответственно, снизились до уровня 88,9 млн т (или 1447 единиц судов), размещённых новых заказов, что было немного выше объёма поставок (78,5 млн т в год). Однако прошлогодние заказы помогли продлить срок ввода верфей в эксплуатацию вплоть до 2025 г, тем самым сохранив трёхлетний горизонт, за пределами которого как судовладельцам, так и судостроителям невыгодно брать на себя обязательства.

Таблица 1

Динамика основных параметров рынка мирового коммерческого судостроения
(Источник: BRS GROUP; UNCTAD)

| Год | Заказы на строительство судов | | Поставка новых судов | | Портфель заказов | | Действующий флот | |
|------|-------------------------------|---------------|----------------------|---------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| | кол-во судов | млн т дедвейт | кол-во судов | млн т дедвейт | кол-во судов | млн т дедвейт | кол-во судов | млн т дедвейт |
| 2009 | 1600 | 125,0 | 3658 | 132,0 | 7680 | 322,0 | 37836 | 1192 |
| 2010 | 1128 | 129,9 | 3748 | 149,9 | 6102 | 236,0 | 38412 | 1276 |
| 2011 | 1170 | 79,0 | н/д | 162,4 | 5127 | 271,0 | 45662 | 1395 |
| 2012 | 938 | 46,7 | н/д | 152,5 | 3766 | 146,5 | 46327 | 1536 |
| 2013 | 2114 | 99,7 | н/д | 107,3 | 3589 | 179,2 | 47122 | 1613 |
| 2014 | 1691 | 85,2 | н/д | 88,0 | 3825 | 177,1 | 42834 | 1691 |
| 2015 | 1537 | 107,7 | 1406 | 94,9 | 4013 | 290,2 | 37098 | 1689 |
| 2016 | 509 | 34,1 | 1389 | 98,7 | 2901 | 211,7 | 37635 | 1743 |
| 2017 | 1035 | 89,1 | 1307 | 96,1 | 2885 | 222,4 | 33939 | 1774 |
| 2018 | 1272 | 93,8 | 1151 | 79,2 | 3024 | 225,7 | 37588 | 1852 |
| 2019 | 1120 | 75,3 | 1284 | 96,3 | 2858 | 198,6 | 38992 | 1940 |
| 2020 | 859 | 70,6 | 1180 | 89,7 | 2534 | 180,4 | 39782 | 2061 |
| 2021 | 1765 | 132,3 | 1242 | 84,5 | 3131 | 223,4 | 40588 | 2072 |
| 2022 | 1447 | 88,9 | 1226 | 78,5 | 3622 | 240,9 | 40823 | 2141 |

Примечание: Чистый прирост совокупного дедвейта флота представляет собой разницу между общим дедвейтом спущенных на воду новых судов (поставка новых судов) и совокупным дедвейтом судов, списанных на слом, потерянных или выведенных из эксплуатации по другим причинам [4].

Основной вклад в скачок 2021 г. в 57 млн т внесли контейнеровозы, заказы на которые выросли с 12 млн т в 2020 г. до 51 млн т (+ 39 млн т). Это привело к тому, что данный сектор впервые в истории судостроения превысил заказы на балкеры и танкеры. Спрос на контейнеровозы был обусловлен тремя факторами – повышением спроса на контейнерные перевозки, общей необходимостью естественного обновления флота и сохраняющейся гигантоманией в результате расширения Панамского и Суэцкого каналов. Спрос на балкеры также был оживлённым, увеличившись с 30 млн т до 43 млн т (+ 13 млн т). В тоже время объём заказов на круизные лайнеры составил менее 7% по тоннажу, что связано с банкротством компаний, которые не смогли восстановиться после ковидного периода.

¹ Дедвейт (англ. Deadweight) – величина, равная сумме масс переменных грузов судна, измеряемая в тоннах, то есть сумма массы полезного груза.

Вместе с тем 2020 г. был третьим по величине низким показателем по заказам на строительство судов – 70,6 млн т дедвейта (или 859 ед. судов), что объяснялось растущим неравенством между ценами на новые суда и доходами от переработки грузов, геополитической нестабильности, неопределенности в отношении выбора топлива и технологий, а также ростом цен на энергоносители и сырьевые товары [5]. Тем не менее, 2020 г. знаменателен тем, что увеличились заказы на новые суда, оснащённые двухтопливными двигательными установками.

Три азиатских судостроительных гиганта (Китай, Р.Корея и Япония), на долю которых приходится 95% мирового объёма заказов по дедвейту, продолжили борьбу за долю рынка. Портфель заказов балкеров практически находится в руках двух стран: Китая и Японии, занимая 62,2% и 31,5% доли мирового рынка соответственно. Портфель заказов на танкеры находится в руках Кореи с долей рынка в 44,4% и Китая – 30,2%. Портфель заказов контейнеровозов сосредоточен у Китая – 57,5%, Кореи – 33% и Японии – 11%.

Отражая дисбаланс между заказами на строительство судов и поставками новых судов, мировой портфель заказов увеличился с 223,4 млн т 2021 г. до 240,9 млн т в 2022 г., что составляет 11,3% от действующего парка. Таким образом, действующий мировой флот в 2022 г. составил 2141 млн т (40822 единиц).

Отмена заказов

Количество отмен заказов в 2021 г. выросло до 4,7 млн т. Причиной отмены стали танкеры, на долю которых пришлось 38% от общего объёма перевозок, отменённых в 2021 г., против всего 6% в 2020 г. Частично это можно объяснить сложной ситуацией на рынке танкеров, которая сохраняется с середины 2020 г. При этом более половины аннулированных танкеров содержались в одном заказе корейской компании «Everest Korea Finance», где было отменено 10 контрактов на сумму 871,6 млн долл. из-за несвоевременной выплаты авансовых платежей [6].

При этом ожидалось, что 2020 г. будет самым худшим годом по отмене заказов за всю историю судостроения, ввиду финансовых сложностей верфей, вызванных Covid-19 и вереницей последствий (сбой в цепочке поставок, сложности доставки судов, дефицита специалистов из-за ограничений по их перемещению). Но вопреки всему 2020 г. стал самым низким по уровню отмены заказов – всего 0,2 млн т, что говорит об отсутствии явного кризиса в судостроении [7].

К примеру, 2009 г. для сектора контейнеровозов стал самым провальным годом за всю историю судостроения, когда было отменено заказов на 210 млн т дедвейта, в 2021 г. – лишь 17, *рис. 2.*

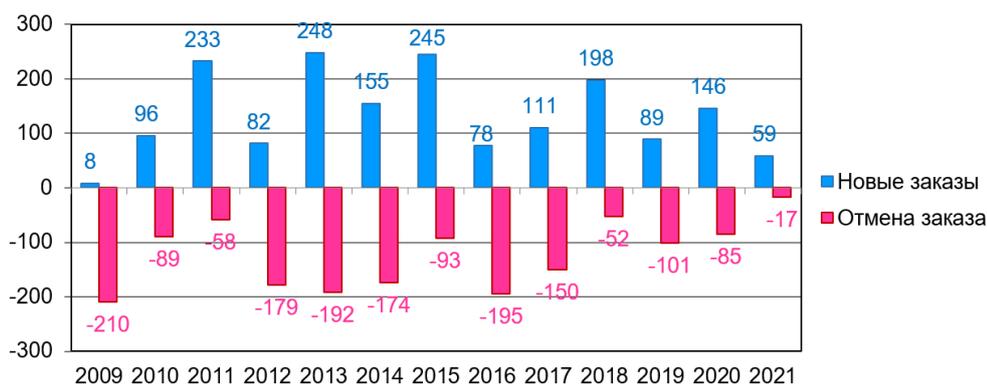


Рис. 2. Заказы и отмена контейнеровозов, млн. т. Дедвейта
Источник: BRS GROUP

Утилизация судов

Сдача судов на слом помогает снизить избыточное предложение тоннажа и стимулирует модернизацию флота, в том числе с экологической точки зрения, поскольку на утилизацию отправляются, как правило, суда с более высоким расходом топлива. Но в очередной раз долгожданный всплеск утилизации, который, как ожидалось, принесёт некоторое облегчение рынка судоходства, не оправдался. Тоннаж, отправленный на слом, в 2022 г. оставался на рекордно низком уровне – 10 млн т, рис. 3. Это также составляет менее 0,5% от общего числа действующего флота.

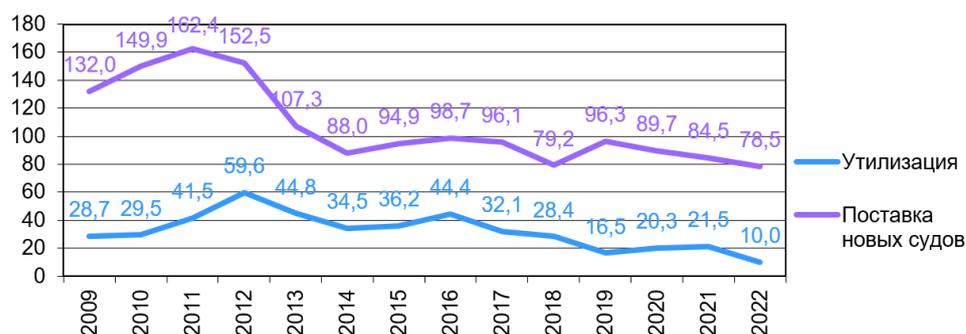


Рис. 3. Утилизация в сравнении с поставками новых судов, МЛН Т дедвейта

Источник: BRS GROUP

Введённое более строгое природоохранное законодательство в 2022 г. не возымело должного эффекта. Рыночные интересы судовладельцев оказались сильнее, поскольку они стремились в полной мере воспользоваться пиками фрахтовых ставок (табл. 2), и продолжали использовать прежние контейнеровозы, танкеры и балкеры.

Таблица 2

Динамика средних фрахтовых ставок на танкеры, в долларах

Источник: BRS GROUP

| Показатель | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Афрамекс | 14395 | 20694 | 24090 | 18567 | 29800 |
| Suezmax | 16372 | 26356 | 31980 | 21731 | 30420 |

Большинство судов отправленных на слом, принадлежали танкерному флоту. Их тоннаж составил 6,2 млн т в 2022 г. и 12,3 млн т в 2021 г. Это составляло почти 1% от активного танкерного флота (695 млн т дедвейта). В сегменте балкерного флота тоннаж, отправленный на слом, достиг 3,1 млн т в 2022 г. и 7,3 млн т в 2021 г., что является самым низким показателем за исследуемый период. Логично полагать, что в секторе контейнерного флота было проведено существенно мало работ по его слому, где в 2022 г. было утилизировано всего одно судно, что является рекордно низким показателем.

В результате в 2022 г. средний возраст списанных судов составил следующие позиции:

- для круизных судов снизился с 47 до 28 лет, что является рекордным;
- для балкеров снизился с 30 до 27 лет;
- для танкеров увеличился с 28 до 29 лет;
- для контейнеровозов остался неизменным – 24 года.

Можно отметить, что за исследуемый период число действующих верфей в мире сократилось на 40% и в 2022 г. составило 260.

Цены на морские суда

Цены на чартерных рынках на новое строительство балкеров и контейнеровозов выросли примерно на 5-10% в течение первой половины 2022 г. до начала осени. Затем они снизились и завершили год на уровне от 0 до 5% выше уровней начала года. Это произошло после того, как они взлетели примерно на 30% в 2021 г. Цены на танкеры последовали этому же примеру просто потому, что большинство верфей, за исключением тех, которые специализируются на определённых типах тоннажа, продают слоты, а не типы судов. Поэтому тем владельцам, которые планировали заказывать танкеры, пришлось приспособливаться к новым условиям судостроения и соглашаться на более высокие цены, несмотря на сложный рынок танкерных перевозок.

Вместе с тем, три азиатских судостроительных гиганта отмечают уменьшение прибыли, несмотря на всё продолжающийся рост контрактных цен. Руководство верфей объясняет это значительным ростом цен на энергоносители и сталь, а также необходимостью повышения заработной платы рабочим, чтобы избежать дальнейшего оттока квалифицированного персонала.

Цены на вторичном рынке следовали по той же схеме, что и на чартерных рынках. Цены на подержанные контейнеровозы выросли в период с начала по конец 2022 г., табл. 3.

Таблица 3

Цены на подержанные суда 5-летней давности (млн долларов)

Источник: BRS GROUP

| Показатель | 2021 | | | 2022 | | |
|------------|--------|---------|-------------------------------|--------|---------|----------------------------------|
| | январь | декабрь | изменение январь / декабрь | январь | декабрь | изменение январь / декабрь |
| Афрамакс | 31,41 | 40,75 | +19,4 | 40,76 | 59,03 | +44,8 |
| Панамакс | 31,96 | 32,47 | +53,7 | 32,47 | 29,31 | -9,7 |
| Спрамакс | 15,13 | 27,8 | +83,8 | 27,66 | 24,11 | -12,8 |

Большая часть как судо-, так и грузовладельцев предпочитают пополнять свой флот за счёт подержанных судов, активно приобретая их на вторичном рынке, а также прилагают все усилия для продления сроков эксплуатации возрастных судов. Таким образом, сложилась двухтактная динамика между новостройками и подержанными судами.

Три азиатских судостроительных гиганта

Три азиатских судостроительных гиганта продолжили ожесточённую борьбу, пытаясь сосредоточить свои усилия на сделках с высокой стоимостью.

Впервые за всё время, в 2022 г., Китай преодолел символическую планку 50% (121,3 млн т) от общемирового объёма заказов. С точки зрения обеспеченных новых заказов Китай вытеснил другие страны во всех основных сегментах (балкеры, танкеры, контейнеровозы), заняв лидирующие позиции 67%, 44% и 28%, соответственно. В 2022 г. китайские верфи получили заказы на 172 судна с двухтопливными двигателями (исключая перевозчики СПГ) против 150, 61 и 50 заказов, размещённых в 2019-2022 гг.

В 2022 г. Р. Корея заняла второе место в мире по объёму заказов – 69,8 млн т (или 29% доли мирового рынка). Портфель заказов остаётся на уровне 2021 г., несмотря на снижение объёма новых заказов на 40% (с 32 млн т до 25,2 млн т). В сегменте танкеров Корея опустилась с первой на вторую позицию, уступив место Китаю. Сегмент контейнерных перевозок устоял лучше, чем в Китае, поскольку объём новых заказов снизился всего на 38% по сравнению с Китаем – 45%. Сегмент балкеров остаётся зарезервированным только для отечественных владельцев, поскольку Корейские верфи решили выйти из этого сегмента несколько лет назад. Корейские верфи по-прежнему доминируют в строительстве судов для перевозки СПГ (71% размещённых по всему

миру заказов). В 2022 г. корейские верфи получили заказы на 73 судна с двухтопливными двигателями (исключая перевозчики СПГ) против 122 заказов в 2021 г, что составило 25% от общего объёма двухтопливных судов, заказанных по всему миру в прошлом году, и 24% от общего объёма заказов, размещённых в Корее.

Япония сохранила свои позиции третьего по величине судостроителя в 2022 г. с объёмом заказов на новое строительство в 11,4 млн т (или 16% доли мирового рынка) и объёмом производства в 15,6 млн т (20%).

Судостроение в России

Пожалуй, что рынок отечественного судостроения переживает самый сложный период. По итогу 2022 г. было построено 128 судов (117 – на российских верфях и 11 – зарубежных), т.е. судостроение ориентировано на отечественный рынок, доля которого составляет 80% и более, *табл. 4*.

Таблица 4

Информация о построенных судах на отечественных и зарубежных верфях в 2022 г.

Источник: По материалам Форума «Арктика – Регионы», г.Архангельск (12-14 апреля 2023г.) [8]

| По данным | Отечественные верфи | | Зарубежные верфи | |
|--|---------------------|---------------------|------------------|---------------------|
| | Количество судов | Стоимость, млн руб. | Количество судов | Стоимость, млн руб. |
| ФАУ «Российский морской регистр судоходства» | 35 | 151881,9 | 11 | 34880 |
| ФАУ «Российское классификационное общество» | 82 | 7049,1 | 0 | 0 |
| Итого | 117 | 158931,0 | 11 | 34880 |

Такой существенный рост был связан с тем, что некоторые суда прошлого года вышли из графика строительства из-за не поставки оборудования недружественных стран. И поэтому подлежат в этом году перепроектированию, т.е. отечественные верфи производят подбор аналогов необходимого оборудования. Примечательно, что в 2021 г. на отечественных верфях было построено 39 судов [9]

В тоже время существует проблема отсутствия денег на закупку повторного оборудования по причине уже выплаченных авансов зарубежным верфям. Соответственно вторых денег на подобную закупку даже на российские аналоги у верфей нет. Поэтому в настоящее время Правительство РФ рассматривает вопросы о частичной компенсации субсидирования верфей на предмет расходов, понесённых ранее выплаченных авансов. В нынешних условиях остаётся надеяться, что российские корабли смогут выдержать этот непростой период и им удастся максимально удовлетворить внутрисудостроительный спрос на морские суда.

Экологические требования

Международная морская организация (ИМО) по-прежнему предусматривает сокращение объёма потребления судового топлива и сохранение его на уровне 2008 г., которое будет находиться в диапазоне 310-340 млн т нефтяного эквивалента, несмотря на удвоение мирового коммерческого флота с 1108 млн т (или 30864 судов) до 2072 млн т (или 40588 судов) к 2030 г. Кроме того, установлен промежуточный этап сокращения выбросов CO² на 40% к 2030 г. Хотя, по соображениям экономической эффективности, морские суда проектируются и строятся таким образом, чтобы они гарантированно прослужили 30 лет. Для достижения поставленных целей ИМО, судостроительной отрасли надлежит найти оптимальное сочетание технических и эксплуатационных мер и инновационных решений.

Вероятно, что все суда обязаны либо перейти на альтернативные виды топлива, либо пройти переоборудование с установкой скрубберов. Однако, в действительности ситуация не так проста. Если в отношении перехода на альтернативные виды топлива

существует проблема соблюдения его качества новым стандартам ИМО, то касаемо установки скрубберов отмечаются технологические недоработки.

Некоторые владельцы приняли решение и выбрали двухтопливную двигательную установку (СПГ, сжиженный газ, метанол) в качестве метода сокращения выбросов загрязняющих веществ. Эта стратегия также обеспечивает более чистую энергию и сокращение выбросов CO² (меньше углерода и больше водорода в молекулярной цепи).

Обсуждение результатов исследования

Действительно ли мировой рынок судостроения находится на пороге нового суперцикла? К числу факторов, указывающих на то, что действительно наступает новый период в судостроении можно отнести:

- Резкий рост заказов на строительство морских судов в 2021 г. по сравнению с предыдущими годами;
- Интенсивное выбытие морских судов, которые были построены в 2005-2010 гг. (от 1360 до 2485 судов в год), что превышает действующие производственные мощности;
- Необходимость замены неэкологичных и неэкономичных судов, которые не соответствуют последним нормативным требованиям;
- Рост цен на подержанные суда.

К числу факторов, которые могут «отодвинуть» новый этап судостроения на несколько лет вперёд можно отнести:

- Скачок фрахтовых ставок на балкерные и контейнерные суда;
- Продолжающиеся сбои в цепочке поставок, вызванные Covid-19;
- Несоответствие между тарифами на перевозку грузов и ценами на новые суда;
- Повышенная геополитическая напряжённость между основными экономическими зонами;
- Рост цен на энергоносители и сырьевые товары;
- Технические неопределённости в отношении выбора топлива и технологий.

В этих условиях можно ожидать, что новый суперцикл в судостроении, по самым скромным предположениям, начнётся после 2025 года.

Заключение

Подытожив, можно отметить следующее. Мировой рынок судостроения переживает сложный этап развития, где с одной стороны наблюдается повышенный спрос на морские суда, с другой – увеличиваются требования к постройке новых типов судов.

В нынешнее время судостроительная промышленность находится на пороге нового суперцикла, но влияние ряда факторов (скачок фрахтовых ставок, продолжающиеся сбои в цепочке поставок, рост цен на энергоносители и сырьевые товары, геополитическая нестабильность, а также неопределённость в отношении выбора топлива и технологий) позволяют предположить, что новый этап судостроения начнётся после 2025 года.

Список литературы

1. Sawyer L.A. Mitchell W.H. The Liberty Ships: The History of the «Emergency» Type Cargo Ships Constructed in the United States During the Second World War. 2nd Edition, Lloyd's of London Press Ltd., London, England, 1985. pp. 7-10.
2. Shipping and shipbuilding markets. BRS GROUP - Annual Review 2020. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2020.html>. (дата обращения: июнь 2023).
3. Никифоров В. Г., Неслухов Д. С. Современные тенденции развития мировой судостроительной отрасли с позиции теории экономических циклов // Вестник

- Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. 2017. № 3. С. 101–111. DOI 10.24143/2073-5537-2017-3-101-111.
4. Обзор морского транспорта, 2018 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018summary_ru.pdf (дата обращения: июнь 2023).
 5. Заостровских Е. А. Развитие морского транспорта России и Дальнего Востока в контексте мировых тенденций в 2020 г. // Регионалистика. 2021. Т. 8. № 6. С. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68>
 6. Shipping and shipbuilding markets. BRS GROUP - Annual Review 2022. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2022.html>. (дата обращения: июнь 2023).
 7. Обзор морского транспорта, 2020 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (дата обращения: июнь 2023).
 8. Стоянов Д. О. Практические аспекты импортозамещения и локализации в судостроении. По материалам Форума «Арктика – Регионы», г. Архангельск (12-14 апреля 2023 г.) URL: <https://arcticports.ru/uchastnikam/translyatsiya> (дата обращения: июнь 2023).
 9. В замедленном темпе. Аналитический отчёт. ИА «Порт Ньюс». 2022 (дата обращения: июнь 2023).

References

1. Sawyer L.A. Mitchell W.H. The Liberty Ships: The History of the «Emergency» Type Cargo Ships Constructed in the United States During the Second World War. 2nd Edition, Lloyd's of London Press Ltd., London, England, 1985. pp. 7-10.
2. Shipping and shipbuilding markets. BRS GROUP - Annual Review 2020. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2020.html>. (accessed: June 2023).
3. Nikiforov V.G., Neslukhov D.S. Modern trends in the development of the world shipbuilding industry from the perspective of the theory of economic cycles // Bulletin of the Astrakhan State Technical University. Series: Economics. 2017. No. 3. pp. 101-111. DOI 10.24143/2073-5537-2017-3-101-111.
4. Review of Maritime Transpor. 2018 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018summary_ru.pdf (accessed: June 2023).
5. Zaostrovskikh E.A. The Development of the Maritime Transport of Russia and the Far East in the Context of World Trends in 2020. Regionalistics. 2021. Vol. 8. No. 6. Pp. 68–84. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2021.6.68>
6. Shipping and shipbuilding markets. BRS GROUP - Annual Review 2022. URL: <https://www.brsbrokers.com/annualreview2022.html>. (accessed: June 2023).
7. Review of Maritime Transpor. 2020 год. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020summary_ru.pdf (accessed: June 2023).
8. Stoyanov D.O. Practical aspects of import substitution and localization in shipbuilding. Based on the materials of the Arctic – Regions Forum, Arkhangelsk (April 12-14, 2023) URL: <https://arcticports.ru/uchastnikam/translyatsiya> (accessed: June 2023).
9. In slow motion. Analytical report. IA "Port News". 2022 (accessed: June 2023).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Заостровских Елена Анатольевна,
кандидат экономических наук, научный
сотрудник, Институт экономических
исследований Дальневосточного отделения
РАН (ИЭИ ДВО РАН), (680042, Хабаровск,
Тихоокеанская ул., 153), e-mail:
zaost@ecrin.ru

Elena A. Zaostrovskikh, PhD of Economy,
Researcher, Economic Research Institute of Far
Eastern Branch of the Russian Academy of
Sciences (153, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042), e-mail:
zaost@ecrin.ru

Статья поступила в редакцию 21.07.2023; опубликована онлайн 20.09.2023.
Received 21.07.2023; published online 20.09.2023.