

## Практика государственной поддержки судостроения в странах зарубежья

Виктор Осипов<sup>1,\*</sup>, Лилия Жилина, Ирина Астафурова

<sup>1</sup>Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

### Информация о статье

Поступила в редакцию:

22.01.2016

Принята

к опубликованию:

06.04.2016

УДК 338.2

JEL L 50; L 92

### Ключевые слова:

судостроение, производственные мощности, государственная поддержка, управление, эффективность.

### Keywords:

shipbuilding, manufacturing facilities, government support, management, efficiency.

### Аннотация

Показаны роль и формы государственной поддержки процессов развития судостроительной отрасли в морских странах мира. Рассмотрены меры административного и экономического воздействия на производство в судостроении. Выявлены основные тенденции государственной поддержки судостроительной промышленности в зарубежных странах в зависимости от задачи их экономического развития.

### Foreign practice of shipbuilding industry government support

Viktor Osipov, Liliya Zhilina, Irina Astafurova

### Abstract

The article is devoted to the government role to support the shipbuilding industry development. The measures of administrative and economic regulations have been considered. The main tendencies of the regulations in some Asian countries have been identified according to their economic development objectives. All maritime countries have systems for the national shipbuilding and shipping state regulation. The governments provide tax and customs privileges to national carriers, particularly in the national ship construction. Great Britain and France governments provide benefits for shipbuilders. French experience is the most prominent in this respect: it reflects the policy of creating the national economic fundamentals for being a "sea power" to compete successfully with Britain in the sea. This policy has been developing for several centuries. In 1881 France was the first country in the world to introduce a system of partial subsidizing the merchant ships construction. In 1994 the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) adopted a special agreement (Agreement Respecting Normal Competitive Conditions in the Commercial Shipbuilding and Repairing Industry) to limit the size of government subsidies, loan sizes and terms, prohibiting direct financial support to establish normal competitive conditions in the commercial shipbuilding. The Agreement allows governments assist national

\*Автор для связи: 690014 г. Владивосток, ул. Гоголя, 41, каб. 1637. Тел.: +79147065877. E-mail: profsorosipov17@mail.ru.

DOI: <http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.54930>

*research and development only. Government policy for supporting shipbuilding depends on the political, social, and economic factors. Consultations and negotiations on maritime affairs, aimed at establishing equal conditions for competition in the shipbuilding industry, are regularly held at the meetings of the OECD and the European Commission. This is confirmed by research in the field of shipbuilding state regulations in Europe, the US, China, Japan, South Korea and other countries which show the most effective government support in the world, including subsidies, preferential loans, funding of R&D, tax and customs privileges, government measures to attract private investors. The article shows the process of structural changes in the shipbuilding industry.*

Все морские страны имеют систему государственного регулирования национального судостроения и судоходства. Формы регулирования сложились под влиянием различных факторов, таких как международные, военные, политические, региональные потребности в судах, международная специализация производства, динамика развития производительных сил. Вследствие этого наблюдается большое разнообразие форм влияния государства на судостроение – от прямого управления до использования разнообразных схем экономического стимулирования этого сложнейшего производства.

Наиболее длительную историю имеет государственное поощрение судоходства и мореплавания путем предоставления налоговых и таможенных льгот национальным перевозчикам, особенно при использовании ими судов национальной постройки. В Западной Европе подобное стимулирование применяется с XVI–XVII вв. Впервые оно стало практиковаться в Англии и во Франции. Французский опыт в этом отношении является наиболее показательным, поскольку отражает продолжавшуюся на протяжении нескольких столетий политику формирования собственной экономической основы «морской силы» для успешного соперничества с Британией на море. В 1881 г. Франция впервые в мире ввела систему частичного субсидирования постройки торговых судов.

Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) в 1994 г. приняла специальное соглашение (*Agreement Respecting Normal Competitive Conditions*), которое ограничивает масштабы государственного субсидирования, размеры кредита и его сроки, а также запрещает прямую финансовую поддержку в целях создания нормальных условий конкуренции в коммерческом судостроении. Соглашение разрешает правительствам оказывать помощь национальным судостроителям лишь в сфере научных исследований и разработок. Тем не менее многие страны его существенно нарушают, и размеры господдержки по факту превышают разрешенные соглашением. Особого внимания заслуживает тот факт, что многие страны субсидируют постройку судов на экспорт в размере более 30 % стоимости судна.

Высокая капиталоемкость производства в судостроении обуславливает целесообразность концентрации предприятий отрасли. В этой связи во второй половине прошлого века шла активная интеграция европейского судостроения на национальном уровне. В 1990-е годы процесс значительно ускорился, завершившись созданием крупных национальных объединений, причем судостроение в таких объединениях – лишь одна из сфер бизнеса. Характерными чертами стали жесткое разграничение предприятий военного и гражданского секторов, а также соединение частного и государственного капиталов (т. е. частно-государственное партнерство).

Одна из главных форм поддержки судостроения – субсидирование кредитов. Оно началось с введения в Японии в 1958–1959 гг. системы финансирования экспортно-импортных заказов Экспортно-импортным банком с целью

поддержать растущую экспансию японской судостроительной промышленности. К середине 60-х годов размеры кредитов в Японии достигли 80 % со сроком выплаты в течение 8–10 лет при 5,5 %-ных фиксированных ставках [3].

Примеру Японии последовали другие страны. Помощь государственного регулирования судостроения особенно усилилась в середине 70-х годов, когда растущие производственные возможности верфей стали превышать спрос на новые суда. Правительства ряда стран (Южная Корея, Индонезия, Бразилия) активно поддерживали зарождающееся у них судостроение. В это время государства, традиционно не занимающиеся судостроением, отстаивали свое производство в мире с помощью субсидий и других мер. Однако спустя 10 лет кризисная ситуация, связанная с превышением производственных мощностей верфей мира, заставила многие страны уменьшить финансовую поддержку и заключить международные соглашения об ограничении субсидий.

Менее очевидны, хотя и очень важны для судостроения, помощь, оказываемая согласно государственным программам развития судостроения или научных исследований, соблюдение перечня приоритетных грузов и особых условий для плавания судов в каботаже, а также субсидирование вспомогательных и обслуживающих отраслей промышленности, включая добычу сырья и производство материалов, бункерного топлива и оборудования.

В большинстве стран правительственная помощь в финансировании судостроения является только частью кредитного портфеля и может включать:

- кредитную помощь верфи для уменьшения цены судна;
- кредитную помощь покупателю или арендатору;
- налоговые льготы в виде списания части налогов, использование безналоговых резервных фондов и отсрочек налоговых платежей.

Со снижением объемов производства в судостроении государственная помощь отрасли интенсифицировалась по всем направлениям. К концу 70-х годов правительства стран – членов ЕЭС тратили ежегодно около 1 млн фунтов стерлингов на помощь судостроению, многие верфи стали государственными. Правительство Италии, например, взяло под контроль 90 % национального судостроения, организовав государственную компанию «*Italcantieri*». Нидерланды были вынуждены национализировать предприятия. В Великобритании к 1977 г. большая часть судостроительной промышленности также была национализирована. К 1978 г. национализировано 90 % испанского судостроения, а к 1979 г. то же самое было сделано и в Швеции [3].

В послекризисные годы многие правительства и международные организации объявили о своих намерениях сократить или прекратить помощь судостроению. Например, правительство Великобритании начало обширную приватизацию верфей, завершившуюся в 1988 г. В Дании отменили налоговые льготы, в Швеции государство отказало в помощи верфям и вышло из судостроительного рынка. Япония уменьшила судостроительные мощности на 30 %. В Южной Корее приняли закон о развитии промышленности вместо закона о содействии судостроению, тем самым заметно сократив вмешательство правительства в отрасль.

В 1968 г. ОЭСР разработала «Соглашение об экспортных кредитах на суда» по введению единых для ее участников условий кредитования строительства судов. В Соглашение не раз вносились поправки, и наконец редакцией 1980 г. были установлены следующие условия кредитования судостроения, которые действуют и сегодня:

- кредит на строительство судна не должен превышать 80 % от цены судна;
- максимальный срок кредитования – 8,5 лет (для газозовов – 10 лет) с момента сдачи судна заказчику;
- выплаты производятся регулярно не более чем с годовым интервалом;
- минимальная ставка для кредита с правительственной гарантией 8 %, включая процентные выплаты за гарантию (обычно 0,5 %);
- размер государственных субсидий не должен превышать 9 % стоимости судна.

В целом экономические аспекты Соглашения ставят запрет на продажу судов по ценам ниже их себестоимости. Кроме того, участники соглашения приняли систему защиты кредитов для иностранных покупателей от политических и других рисков [4].

Хотя Соглашение жестко ограничивает область правительственной помощи национальным верфям, субсидии могут быть предоставлены в виде гарантии кредитов на научные исследования и разработки (не более 25 % проектной стоимости разработок, 35 % проектной стоимости прикладных исследований, 50 % стоимости прикладных промышленных исследований). В Соглашении имеются некоторые исключения, связанные с разрешением государству оказывать помощь судостроению в связи с сокращением производства, чтобы компенсировать затраты на высвобождение или переобучение высвобождаемого персонала и переориентацию верфи на другие виды работ. В 1996 г. практически все страны ОЭСР ратифицировали это Соглашение.

Другими международными актами поддержки судостроения являются директивы ЕС. Согласно этому документу помощь производству, связанному с выполнением контракта для судостроения и переоборудования судов, может быть гарантирована в размере вплоть до максимального предела, соответствующего разности между затратами самых конкурентоспособных верфей ЕС и рыночными ценами основных конкурентов. Инвестиционная помощь государства может осуществляться только в рамках реструктуризации, не предусматривающей увеличение производственных мощностей. С января 2001 г. единственным допустимым видом помощи являются внутренние и экспортные кредиты в соответствии с Правилами ОЭСР.

Таблица 1

**Меры поддержки национального судостроения в развитых странах**

Страна	Дотации на строительство судов	Помощь на модернизацию предприятий	Налоговые и таможенные льготы	Льготное кредитование	Помощь в проведении НИОКР	Субсидирование	Национализация	Программы финансирования
Германия	+	+	+	+	+	+		+
Италия	+	+	+	+	+	+	+	+
Нидерланды	+	+	-/+	+	+	+		+
Финляндия	+	+	-/+	+	+	+		+
США	+	+	-	+	+	+		
Ю. Корея	+	+	+	+	+	+		+
Япония	+	+		+	+	+	+	+
Китай	+	+	+	+	+	+		+

Политика правительства относительно помощи судостроению зависит от политических, социальных и экономических факторов. В рамках ОЭСР, Европейской комиссии по морским делам проходят консультации и переговоры, направленные на установление равных условий конкуренции в судостроении, которые особенно актуальны в связи с кризисом, охватившем мировое судостроение. В табл. 1 представлена матрица использования мер поддержки национального судостроения в различных странах с развитым судостроением.

Это подтверждается и результатами исследований, проведенных в области государственного регулирования судостроения в Европе, США, Китае, Японии, Южной Кореи и др., которые показали наиболее эффективные в мире направления государственной поддержки: субсидирование, льготное кредитование, финансирование НИОКР, налоговые и таможенные льготы, государственные меры по привлечению частных инвесторов (табл. 2).

Таблица 2

**Примеры государственной финансовой поддержки судостроения  
в некоторых странах**

Страна	Кредитование	Финансирование НИОКР
Южная Корея	Условия ОЭСР, срок увеличен до 13 лет	До 50 % затрат на проведение НИОКР обеспечивается государством. Примерно 250 млн долл. в год
Япония	Ссуда 60–80 % от цены судна. Срок 10–15 лет под 5–8 % годовых. Японский банк международного сотрудничества ( <i>Japan Bank for International Cooperation</i> )	До 50 % затрат на проведение НИОКР обеспечивается государством
Китай	Осуществляется экспортно-импортным банком страны	НИОКР на 100 % финансируется государством
Вьетнам	Условия специальных, экономических и промышленных зон. Предоставление льготных кредитов, освобождение от уплаты экспортных налогов и арендной платы за землю, льготы по налогу на прибыль	« <i>Vinashin</i> » создала в своей структуре научно-исследовательский институт судостроения (« <i>SSTI</i> »), в нем работают 250 специалистов и ученых, подготовленных в большинстве случаев в Японии и Республике Корея
Финляндия	Условия ОЭСР	Ежегодные гранты на НИОКР
Европа	Условия ОЭСР. Налоговые льготы судостроителям Германии ~ 300 млн долл. в год	10 % годового оборота судостроительных предприятий направляются на НИОКР. В Программах <i>Leader SHIP</i> 2015, <i>Leader SHIP</i> 2020 предусматривается финансирование НИОКР в объеме, равном 3 % ВВП
Норвегия	Условия ОЭСР	Численность занятых достигает 90 тыс. чел., из которых 25 % работают в области НИОКР
Турция	Условия ОЭСР	Частные компании, выполняющие государственные заказы
США	Ссуда – 87,5 % от цены судна. Срок – 25 лет	Ежегодные гранты на НИОКР

Успешные судостроительные державы наполовину (в Корее и Японии) или полностью (в Китае) финансируют НИОКР в области судостроения. Руководство стран делает все возможное для увеличения доли крупных предприятий. В частности, на это направлена разработанная Госкомитетом КНР по развитию и реформе и Госкомитетом оборонной науки, техники и промышленности КНР «Программа средне- и долгосрочного развития судостроительной промышленности», в которой намечены основные направления развития и цели отрасли на период 2006–2010 гг. [5].

В течение последних лет в Китае наблюдается концентрация судостроительной промышленности в отдельных областях. Из тысячи предприятий отрасли только 14 % – крупные и средние. В феврале 2009 г. Госсовет КНР принял пакет мер, призванных поддержать судостроение в условиях мирового кризиса, в число которых вошли и меры по обузданию неконтролируемого роста количества малых и средних предприятий, а также меры по содействию процессам слияний и поглощений в отрасли. Таким образом, отличительной чертой судостроения КНР является мощная государственная поддержка, имеющая несколько направлений [2]:

а) образование двух мощных государственных судостроительных корпораций, обладающих всеми необходимыми мощностями для строительства любых типов современных судов и занимающих значительную долю рынка (в совокупности около 50 % заказов среди всех верфей Китая);

б) создание необходимых условий для организации и успешной работы совместных предприятий с судостроителями Японии и Южной Кореи, а также развернутая международная кооперация в особых экономических зонах КНР;

в) стимулирование китайских судовладельцев к размещению заказов на китайских верфях, предоставление заказчикам государственных субсидий, льгот и преференций;

г) привлечение банков КНР к финансированию строительства на внутренних верфях как китайского флота, так и судов на экспорт на выгодных условиях (по низким процентным ставкам).

Строительство новых и модернизация действующих судостроительных предприятий в Китае осуществлялись при помощи государства с большим запасом по требуемой мощности. Поэтому потенциал многих верфей в Китае используется только на 50–70 %.

Вьетнам за последние 10 лет поднялся на 11-е место в мире по объему строительства судов и в ближайшее время намерен занять уже 4-е место. Выполнению этой задачи призвана помочь программа развития вьетнамской промышленности и судостроения на 2001–2015 гг. Она предусматривает создание новых и модернизацию старых верфей «*Vinashin*», государственной судостроительной группы Вьетнама, а также переход всей отрасли на современные технологии. Во Вьетнаме насчитывается 60 предприятий, занимающихся строительством и ремонтом судов, принадлежащих главным образом министерствам транспорта, национальной обороны и рыболовства [4]. Значительная часть этих предприятий объединена в рамках «*Vinashin*». Главные судовой верфи Вьетнама распределены по трем центрам – южному, центральному и северному. Исходя из Правительственного плана развития судостроения, за каждым из этих центров закреплены определенные функции: южный специализируется на судах дедвейтом до 30 тыс. тонн, центральный – до 250–300 тыс. тонн, а северный строит контейнеровозы и нефтеналивные танкеры дедвейтом до 70 тыс. тонн.

В настоящее время участие вьетнамских фирм в производстве судов ограничивается дефицитом рабочей силы, а также материалов для сварки и внутренней отделки; совокупная доля этих затрат в общих затратах на строительство судна составляет 1/3. Чтобы довести к 2020 г. коэффициент локализации производства комплектующих до 60–70 %, «*Vinashin*» создала в своей структуре научно-исследовательский институт судостроения («*SSTI*») и в ближайшее время намерена максимально активизировать его деятельность [4].

Интересен опыт Филиппин по созданию конкурентоспособного судостроительного кластера. Эта страна построила свое судостроение исключительно на иностранных инвестициях (сингапурских, японских, австралийских). Судостроение получило значительные преференции, и с 1987 г. неизменно включается Филиппинским советом по инвестициям (*Philippine Board of Investments*) в перечень приоритетных национальных отраслей, что обеспечивает полный набор стимулов для местных и иностранных предприятий. Иностранные судостроительные компании создавали свои филиалы со 100 %-ным владением на Филиппинах, обеспечивая в основном собственные экспортные стратегии. Безусловными преимуществами Филиппин являются наличие высококвалифицированной рабочей силы (в том числе англоговорящей), ее низкая стоимость (например, заработная плата высококвалифицированных рабочих на 50 % ниже, чем в Республике Корея и Сингапуре), удобное географическое размещение верфей, хорошие природно-климатические условия, ряд налоговых льгот, предоставляемых правительством. Например, в соответствии с Инвестиционным приоритетным планом (*Investments Priorities Plan, IPP*) верфи со 100 %-ным иностранным капиталом имеют право беспошлинно ввозить судовое оборудование, а в соответствии с республиканским законом (№ 9295, май 2004 г.) эти верфи освобождаются от уплаты 12 %-ного налога на добавленную стоимость [8]. В результате Филиппины экспортируют крупнотоннажные балкеры, танкеры, контейнеровозы. Приведем характеристики наиболее крупных проектов иностранных компаний на Филиппинах:

*Heavy Industries Corp.* (Р. Корея): стоимость проекта 1,77 млрд долл.; типы судов и тоннаж: балкеры 205 тыс. DWT, контейнеровозы 12,800 TEU, танкеры 320 тыс. DWT; годовая мощность – 18 судов; численность персонала – 25 000 чел.

*Tsuneishi Holdings Corp.* (Япония): стоимость проекта 267 млн долл.; типы судов и тоннаж: балкеры 180 тыс. DWT, автомобилевозы 12,800 TEU; годовая производственная мощность – 16 судов; численность персонала – 13 000 чел.

*Keppel Corp.* (Сингапур): стоимость проекта 33,3 млн долл.; типы изготавливаемых судов: понтоны, буксиры; годовая мощность – 8 судов; численность персонала – 5800 чел.

Тремя верфями владеет австралийская судостроительная компания *Austral*, вложившая не менее 40 млн долл. в свои активы на Филиппинах, где производит пассажирские паромы и небольшие коммерческие суда [7].

Для России особенно полезен опыт Бразилии, где в минувшее десятилетие практически с нуля была создана масштабная гражданская судостроительная промышленность. Бразилия, как и Россия, является страной, обладающей собственной обширной ресурсной и грузовой базой. В конце 1990-х годов бразильское правительство жестко запретило национальным компаниям, в первую очередь добывающим и транспортирующим нефть, заказывать строительство судов в других странах, если можно строить их на отечественных предприятиях.

Бразильское законодательство требует, чтобы при постройке судов или изготовлении комплектующего оборудования до 70 % объема работ было выполнено бразильскими компаниями. Для Бразилии характерна четко отрегулированная правовая система финансирования судостроения с одними из самых низких процентных ставок в мире (2,5–5 % со сроком погашения от 10 до 20 лет) и с использованием налоговых и других льгот. Как итог, в 2012 г. Бразилия с 18 судоверфями заняла 4-е место в мире по объему портфеля заказов. Количество занятых в отрасли выросло до 60 тыс. человек (с 2,5 тыс. в 1990-е годы). Успех в развитии судостроения в стране определили: большой объем заказов от национальных компаний, четкая координация спроса и предложения со стороны правительства, жесткие требования к локализации производства для иностранных компаний, длинные дешевые банковские кредиты.

В целом в странах, достигших успеха в гражданском судостроении, реализуется государственная протекционистская политика, следующая принципу: морская деятельность, базирующаяся на национальных ресурсах, должна осуществляться национальными компаниями с использованием морской техники и судов, произведенных на национальных предприятиях и верфях.

Таким образом, формы и методы помощи судостроению в различных странах многообразны. Наряду с международными документами, регламентирующими и ограничивающими государственную поддержку судостроению, во многих странах приняты специальные законы и программы по поддержке национального судостроения, что является основой промышленной политики в отрасли. Кроме этого, создаются новые формы организации и управления судостроением.

Мировой опыт показывает, что региональные инновационно-промышленные кластеры имеют ряд преимуществ перед традиционными отраслевыми формами организации бизнеса. Это неформальные объединения крупных лидирующих компаний с множеством малых и средних предприятий, технологических центров, проектно-конструкторских фирм, связующих рыночных институтов и потребителей, взаимодействующих в рамках единой цепочки создания стоимости, осуществляющих совместную деятельность в процессе производства, поставки и эксплуатации определенного типа продуктов и выполнения услуг. Кластеризация позволяет сформировать комплексный взгляд на государственную политику развития региона с учетом потенциала региональных экономических субъектов [1].

Опыт развития судостроения стран – лидеров рынка демонстрирует эффективность применения кластерного подхода. Формирование такой структуры отрасли успешно применяется как инструмент государственной политики в сфере судостроения во многих развитых странах мира, прежде всего в странах Западной Европы, Южной Кореи и Японии. Более того, реализация кластерной политики фактически стала основным условием для достижения лидерских позиций в данной отрасли.

Рост консолидации судостроительного производства в начале 1990-х годов был обусловлен снижением военных расходов, а также возросшей конкуренцией с азиатскими производителями в области гражданского судостроения, в первую очередь с Японией, Южной Кореей и КНР. Именно жесткая конкуренция с азиатами привела к существенному сокращению гражданского судостроения в Западной Европе. В Великобритании оно свернулось почти полностью, во Франции, Италии и Финляндии свелось к специализации на постройке



отдельных технически сложных судов. Лишь гражданским судостроителям Германии, Испании, Норвегии и Польши удастся противостоять азиатским верфям благодаря в основном концентрации усилий на постройке судов среднего водоизмещения. В итоге консолидация привела к резкому сокращению судостроительного сектора. За последние 30 лет в странах Западной Европы прекратили существование две трети верфей, а количество занятых уменьшилось с 460 до 100 тыс. человек [5].

Европейская сеть морских кластеров (*European Network of Maritime Clusters (ENMC)*) была утверждена 4 ноября 2005 г. в Париже морскими организациями 10 стран [6]. Сегодня в состав ENMC входят 13 национальных морских кластеров основных стран Евросоюза, в том числе:

- *Sea Vision UK* (Великобритания),
- *Bundesministerium fur Wirtschaft und Technologie* (Германия),
- *Cluster Maritime Francais* (Франция),
- *Federazione del Mare* (Италия),
- *Cluster Maritimo Espanol* (Испания) и др.

В состав европейских морских кластеров, как правило, включены:

- судоходные компании;
- порты, терминалы;
- судостроительные и судоремонтные верфи;
- предприятия судового машиностроения и морского приборостроения, поставщики смежных отраслей промышленности;
- государственные структуры федерального и регионального уровней;
- проектно-конструкторские фирмы;
- научно-исследовательские центры, испытательные бассейны;
- предприятия малого и среднего бизнеса;
- образовательные учреждения для морской индустрии;
- классификационные общества;
- банки, участвующие в финансировании морской деятельности;
- морские брокерские и страховые компании; и др.

Таким образом, в условиях кризисной ситуации наряду с экономическими методами стимулирования производства в отрасли наблюдается тенденция непосредственно государственного управления судостроительным производством во всех странах – производителях судов.

#### **Список источников / References**

1. Александров В.Л. *Проблемы и перспективы создания кластера морской индустрии в Санкт-Петербурге / Союз промышленников и предпринимателей Санкт-Петербурга* [Aleksandrov V.L. *Problemy i perspektivy sozdaniya klastera morskoy industrii v Sankt-Peterburge* [Problems and prospects of creation of the marine industry cluster in St. Petersburg]. Available at: <http://spp.spb.ru/ru/node/3802>
2. Логачев С. *Мировое транспортное судостроение: тенденции и перспективы. Морские вести* [Logachev S. *Mirovoe transportnoe sudostroenie: Tendentsii i perspektivy* [The world shipbuilding transport: Trends and Prospects]. *Morskie vesti*]. Available at: [http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT\\_ID=15334](http://www.morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=15334)

3. Логачев С.И., Чугунов В.В., Горин Е.А. *Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития*. Изд. 2-е доп. и перераб. Санкт-Петербург, Морской вестник, 2009. 544 с. [Logachev S.I., Chugunov V.V., Gorin E.A. *Mirovoe sudostroenie: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya* [The worldshipbuilding industry: the current state and prospects of development]. 2nd.ed. St. Petersburg, Morskoi Vestnik Publ., 2009. 544 p.]
4. *Судостроение [Shipbuilding]*. Официальный сайт ОЭСР]. Available at: <http://www.oecd.org/sti/ind/shipbuilding.htm>.
5. Рыбас А.Л. *О консолидации судостроительной промышленности в Европе / Союз производителей нефтегазового оборудования [Ribas A.L. O konsolidatsii sudostroitelnoy promyshlennosti v Evrope [On the consolidation of the shipbuilding industry in Europe]*. Available at: <http://www.derrick.ru/?f=z&id=8906>.
6. *European Shipbuilding Industry Value Chain*. Community of European Shipyards Associations (CESA). Available at: [http://www.cesa.eu/shipbuilding\\_industry\\_structure](http://www.cesa.eu/shipbuilding_industry_structure).
7. *Marine Philippines 2014*. Available at: <http://philmarine.com/post/18/Industry-Facts.html>.
8. *The Philippine shipbuilding industry*. Presentation by Reyes D.A (OECD). The Council Working Party on Shipbuilding «Global Value Chains in Shipbuilding», November. 2013. Available at: <http://www.oecd.org/sti/ind/no-vember2013workshop-globalvaluechainsinshipbuilding.htm>.

#### Сведения об авторах

**Осипов Виктор Алексеевич**, д-р экон. наук, профессор кафедры международного бизнеса и финансов Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 690014 г. Владивосток, ул. Гоголя, 41. *E-mail: professorosipov17@mail.ru*.

Viktor A. Osipov, Doctor of Economics, Vladivostok State University Economics and Service, Department International Business and Financial, Professor. 41 Gogolya str., 690014, Vladivostok, Russia. *E-mail: professorosipov17@mail.ru*.

**Жилина Лилия Николаевна**, доцент кафедры международного бизнеса и финансов Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 690014 г. Владивосток, ул. Гоголя, 41. *E-mail: liliya.zhilina@vvsu.ru*.

Liliya N. Zhilina, Vladivostok State University Economics and Service, Department International Business and Financial, Assistant Professor. 41 Gogolya str., 690014, Vladivostok, Russia. *E-mail: liliya.zhilina@vvsu.ru*.

**Астафурова Ирина Сергеевна**, канд. экон. наук, доцент кафедры экономики и менеджмента Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. 690014 г. Владивосток, ул. Гоголя, 41. *E-mail: irina.astafurova@vvsu.ru*.

Irina S. Astafurova, Candidate of Economics, Vladivostok State University Economics and Service, Department International Business and Financial, Assistant Professor. 41 Gogolya str., 690014, Vladivostok, Russia. *E-mail: irina.astafurova@vvsu.ru*.