

# ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 338.242  
DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-10-112-119

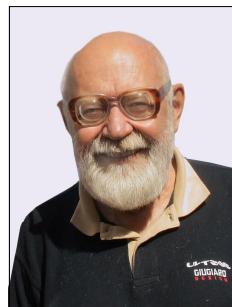
## СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ОТЕЧЕСТВЕННОГО МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

### STRATEGY OF THE SHIP-BUILDING INDUSTRY INNOVATIVE DEVELOPMENT



**A. В. Абрамов,**  
Санкт-Петербургский государственный  
морской технический университет,  
г. Санкт-Петербург, Россия  
abr\_ek@mail.ru

**A. Abramov,**  
St. Petersburg State Sea Technical  
university, St. Petersburg, Russia



**B. В. Волостных,**  
Санкт-Петербургский государственный  
морской технический университет,  
г. Санкт-Петербург, Россия  
vadim.volostnykh@mail.ru

**V. Volostnyh,**  
St. Petersburg State Sea Technical  
University, St. Petersburg, Russia

Обоснованы предложения по инновационному развитию судостроительной промышленности в целях развития морского транспорта и морской техники в условиях введенных против России санкций. Стоящую перед Россией задачу развития морского транспорта и морской техники необходимо решать базируясь на основном принципе стратегического планирования – от будущего к настоящему, который кардинально отличается от принципа долгосрочного планирования – от прошлого к будущему. Стrатегическое планирование развития эффективного функционирования судостроения РФ основывается на отборе инвестиционных проектов, направленных на достижение будущих ожидаемых результатов.

Отмечается, что судостроение является системообразующей отраслью и способствует росту экономики за счет мультиплекативного эффекта. Приведен пример судостроительного комплекса «Звезда» в Приморье по обеспечению потребителей высокотехнологичной инновационной продукцией. Указанны приоритеты предлагаемой стратегии, продиктованные Государственным оборонным заказом, активными шагами в направлениях развития Арктической зоны, освоения шельфовых месторождений, развития СМП как национальной и мировой транспортной артерии, ростом популярности внутреннего туризма, состоявшимся на фоне падения курса рубля по отношению к мировым валютам, состоянием пассажирского речного и круизного флота, обусловленным физическим и моральным устареванием, снижением глубины и протяженности с гарантированными габаритами судового хода внутренних водных путей и необходимостью развития потенциала внутреннего водного транспорта, способного обеспечить низкую себестоимость перевозок.

Генеральная цель стратегии: структурная трансформация судостроительной промышленности, способствующая получению синергетического эффекта, обеспечивающего социально-экономическое развитие РФ и конкурентные преимущества отечественной продукции и услуг в области судостроения и судоремонта на мировом рынке. Цели, задачи и индикаторы в соответствии с этапами настоящей стратегии приведены в табличной форме. Представлены ожидаемые результаты реализации предлагаемой стратегии

**Ключевые слова:** морской транспорт; стратегия развития; судостроение; промышленность; импортозамещение; эффект; планирование; инвестиции; проект; отрасль

The authors offer an innovative development of the ship-building industry for the marine transport and marine facilities development in the conditions of the sanctions imposed against Russia. The problem of the marine transport and marine facilities development facing Russia should be solved based on the basic principle of strategic planning – from the future to the present, which fundamentally differs from the principle of long-term planning – from the past to the future. Strategic planning of the efficient functioning development of the shipbuilding industry of the Russian Federation is based on the selection of investment projects aimed at achieving future expected results.

It is noted that the shipbuilding is the systemically important industry and promotes growth of economy due to multiplicative effect. The example of the ship-building complex in Primorye on providing consumers with hi-tech

innovative products is given. The priorities of the offered strategy dictated are specified: The state defense order, active steps in the directions of the Arctic zone development, offshore fields development, SMR development, as national and world transport artery, growth of popularity of internal tourism which took place against the background of depreciation of the ruble in relation to world currencies, the condition of the passenger river and cruise fleet caused by physical and moral obsolescence, decrease in depth and extent with the guaranteed dimensions of the ship course of internal waterways and need of the inland water transport potential development capable to provide low cost of transportations especially as for a number of regions such transport has no alternative, a problem of ensuring food security due to construction of harvesting vessels for production, processing and transportation of seafood.

General purpose of strategy: structural transformation of the ship-building industry promoting obtaining the synergistic effect, providing social and economic development of the Russian Federation and competitive advantages of domestic production and services in the field of ship-building and ship repair in the world market. The purposes, tasks and indicators according to stages of the real strategy are given in a tabular form. The expected results of the offered strategy realization are presented

**Key words:** marine transport; development strategy; shipbuilding; industry; import substitution; effect; planning; investments; project; industry

---

**В**едение. Введенные ЕС и США против России санкции на ввоз высокотехнологичного оборудования, в том числе для нефтяной промышленности, оборудования для глубоководного бурения, а также запрет на заключение новых оборонных контрактов и на поставки в Россию техники двойного назначения создают уникальные условия для импортозамещения. Это обуславливает реиндустриализацию экономики и необходимость технологического прорыва за счет инновационного развития.

Геополитическая напряженность не дает оснований полагать, что санкции будут отменены в обозримом будущем, а потому ориентация российской экономики на внутреннее производство и потребление позволит снизить зависимость от внешней среды.

Реиндустриализацию и инновационное развитие отрасли создания морского транспорта и морской техники будут сдерживать санкции в части доступа к мировому рынку капитала, с одной стороны, и ограниченные параметры расходной части бюджета России – с другой. Однако необходимо учесть фактор, который при всем негативе будет положительно сказываться на развитии экономики России. Судостроение напрямую не вносит большой вклад в формирование ВВП, но затрагивает многие отрасли, которые прямо (металлургия, двигателестроение, приборостроение и т. д.) или косвенно (строительство, энергетика, образование и др.) связаны с судостроительной промышленностью. Таким образом, судостроение является системообразующей отраслью и способствует ро-

сту экономики за счет мультипликативного эффекта.

**Методология и методика исследования.** Стоящую перед Россией задачу развития морского транспорта и морской техники необходимо решать базируясь на основном принципе стратегического планирования – от будущего к настоящему, который принципиально отличался от принципа долгосрочного планирования – от прошлого к будущему.

В основе стратегического планирования развития эффективного функционирования судостроения РФ лежит отбор инвестиционных проектов, направленных на достижение будущих ожидаемых результатов. Причем результаты необходимо рассматривать не как отдельные успехи, а в совокупности результатов, приводящих к достижению конечной цели – развитию экономики России. То есть целесообразно использовать методологию программно-целевого планирования (ПЦП) в целях разработки стратегии развития отрасли производства морского транспорта и морской техники. Сущность ПЦП заключается в том, что оно позволяет последовательно спланировать работу от постановки цели до определения конкретных практических действий (увеличение объемов транспортных операций, в том числе – обеспечение Северного морского пути ледокольными и транспортными судами, морской техникой для глубоководного бурения, выход продукции на международный рынок и т. п.) [6; 7; 9; 10].

Анализ возможностей отечественного судостроения показывает, что российские судостроительные заводы теоретически мо-

гут производить большую часть номенклатуры судов [1; 3; 4].

Передача строительства газовозов высокого ледового класса для исполнения законтрактованных обязательств по проекту «Ямал СПГ», верфи Daewoo Shipbuilding Marine Engineering обусловлено невозможностью строительства данного вида морского транспорта на российских заводах из-за отсутствия для судов подобного класса проектов, освоенных специальных технологий и соответствующих производственных мощностей. Однако отечественное судостроение, имеющее высокий научно-технический потенциал, развивается высокими темпами.

Так, судостроительный комплекс «Звезда» в Приморье в декабре 2018 г. уже начал строительство головного танкера типа «Афрамакс». Танкеры предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов и спроектированы для неограниченного района плавания.

Судостроительный комплекс «Звезда» полностью обеспечен заказами на строительство судов, в портфеле заказов контракты на 24 судна: это 10 танкеров типа «Афрамакс», 10 арктических челноков и 4 судна-снабженца. Ведутся работы по заключению еще не менее 15 контрактов – предприятие стопроцентно загружено до 2029 г.

Строительство таких газовозов в перспективе может быть освоено и на «Адмиралтейских верфях», «Балтийском заводе», заводе «Севмаш» и даже в Крыму, если будут сняты западные санкции.

*Результаты исследования и область их применения.* Приоритеты настоящей стратегии продиктованы:

- государственным оборонным заказом;
- активными шагами в направлениях развития Арктической зоны, освоения шельфовых месторождений, развития СМП как национальной и мировой транспортной артерии;
- ростом популярности внутреннего туризма, состоявшимся на фоне снижения курса рубля по отношению к мировым валютам, состоянием пассажирского речного и круизного флота, обусловленным физическим и моральным устареванием;
- снижением глубины и протяженности с гарантированными габаритами судового хода внутренних водных путей и необходимостью развития потенциала внутреннего водного транспорта, способного обеспечить

низкую себестоимость перевозок, тем более, для ряда регионов такой транспорт не имеет альтернативы;

– задачей обеспечения продовольственной безопасности (п. 54 Стратегии национальной безопасности РФ) за счет строительства промысловых судов для добычи, переработки и транспортировки морепродуктов.

При разработке стратегии необходимо учесть ошибки, допущенные ранее. Например, поставленная цель – завоевание 2 % от мирового рынка судостроения не может быть решена без структурных изменений, приводящих к повышению конкурентоспособности. Сама по себе конкурентоспособность должна быть обеспечена переоснащением верфей, а следовательно, повышением производительности, с одной стороны, и созданием условий и инструментов в финансовой сфере, позволяющих привлечь судовладельцев и частных инвесторов, – с другой. Подобные цели, как и ряд других из предыдущих стратегических документов, могут быть сохранены, но не могут являться приоритетными, так как нарушают принцип гибкости при разработке документов стратегического планирования. О каком завоевании доли мирового рынка можно будет говорить при введении санкций против России запрещающих экспорт российских судов и кораблей?

Будучи ранее лидером, судостроительная промышленность Южной Кореи вступила в полосу стагнации и приносит колоссальные убытки, которых не было даже в пик кризиса 1990-х гг. В погоне за прибылью и долей мирового рынка Южной Кореей не учтены возможные структурные изменения портфеля заказов и отсутствие наличия на должном уровне проектных мощностей, позволяющих проектировать новые сложные суда.

Учитывая сказанное, приоритетными задачами настоящей стратегии должны являться не мифическая доля мирового рынка, импортозамещение, количество выполненных НИОКР, объем выпуска в стоимостном выражении, а комплекс мероприятий, направленный на создание высокоэффективного судостроительного производства, способного удовлетворить потребность в проектировании, строительстве и обслуживании судов и морских сооружений для внутреннего рынка РФ.

Стратегия должна обладать генеральной целью. Цели более низкого уровня долж-

ны быть сформированы по этапам стратегии и способствовать достижению генеральной цели [2; 5; 8].

При формировании задач стратегии, механизмов их достижения и количественной оценки ее результатов (индикаторов), должны быть учтены различные сценарии развития событий, предусмотренные прогнозом социально-экономического развития РФ, Федеральным законом «О федеральном бюджете Российской Федерации» на очередной финансовый год и плановый период. В качестве сценариев предполагается использовать базовый, целевой и консервативный варианты развития событий.

*Генеральная цель и задачи настоящей стратегии.* Генеральная цель стратегии: структурная трансформация судостроительной промышленности, способствующая получению синергетического эффекта, обеспечивающего социально-экономическое развитие РФ и конкурентные преимущества отечественных продукции и услуг в области судостроения и судоремонта на мировом рынке.

Достижению поставленной цели будет способствовать решение следующих задач стратегии:

- 1) создание эффективных интеграционных проектных, производственных и финансовых структур;
- 2) укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и кадрового потенциала отрасли;
- 3) снижение импортозависимости;
- 4) обеспечение потребности в судах и морских сооружениях для внутреннего рынка;
- 5) формирование конкурентных преимуществ для позиционирования на мировом рынке за счет инновационной продукции.

#### *Этапы стратегии*

Первый этап: 01.01.2019 – 31.12.2021.

Второй этап: 01.01.2022 – 31.12.2030.

Третий этап: 01.01.2030 – 31.12.2035.

Первый этап является переходным и подразумевает структурную трансформацию, техническое переоснащение, внедрение новых инновационных технологий, формирование кадрового потенциала, проектирование номенклатуры судов, необходимых для эко-

номики России, а также безусловное удовлетворение потребностей государственного оборонного заказа (ГОЗ).

Второй этап предполагает освоение внедренных технологий и удовлетворение потребностей ГОЗ и российского бизнеса в судах и морских сооружениях на 100 %.

Третий этап предполагает выход российского судостроения с конкурентными преимуществами на мировые рынки.

В таблице в соответствии с этапами стратегии представлены ее цели, задачи и индикаторы.

*Механизм реализации стратегии.* Реализация настоящей стратегии обеспечивается согласованными действиями Министерства промышленности и торговли РФ и органов государственной власти субъектов РФ, государственных корпораций, государственных компаний и акционерных обществ с государственным участием.

Министерство промышленности и торговли РФ для достижения приоритетов и целей настоящей стратегии разрабатывает и утверждает государственные программы, которые являются ее неотъемлемой частью и учитываются при формировании и корректировке федерального бюджета и государственных программ Российской Федерации.

Финансовое обеспечение реализации стратегии осуществляется за счет:

- бюджетных ассигнований федерального бюджета, в том числе предусмотренных на реализацию государственных программ Российской Федерации;
- финансирования лизинговой деятельности из государственного бюджета Российской Федерации при ведении строительства на российских верфях; использовании проектов российских проектных организаций; эксплуатации судов под флагом РФ с регистрацией в Российском международном реестре судов, как минимум, на срок возмещения обязательств по выделенной помощи государства;
- частного капитала, направляемого на финансирование лизинговой деятельности и кредитование судовладельцев, под представление государственных гарантий при условии строительства на российских верфях.

*Цели, задачи и индикаторы в соответствии с этапами настоящей стратегии / Purposes, tasks and indicators according to stages of the real strategy*

Цели стратегии / Strategy purposes	Задачи стратегии / Problems of strategy	Индикаторы / Indicators	Оценка, % / Assessment, %
Первый этап: 01.01.2019 – 31.12.2021 / The first stage: 01.01.2019 – 31.12.2021			
Укрепление и развитие потенциала судостроения / Strengthening and potential development of shipbuilding	Техническое переоснащение / Technical reequipment	Производственная мощность / Production capacity	
		номенклатура судов / nomenclature of vessels	
	Укрепление и развитие научного и проектно-конструкторского потенциала / Strengthening and scientific and design potential development	Количество разработанных проектов судов / Number of the developed projects of vessels	
		Количество вновь разработанных технологий / Amount of again developed technologies	
		Количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений / Number of the patents and other documents certifying novelty of technology solutions	
	Укрепление и развитие кадрового потенциала / Strengthening and personnel potential development	Обеспеченность квалифицированными работниками проектных и производственных организаций / Providing with skilled workers of the design and production organizations	100
		Наличие центра по мониторингу и подготовке кадров / Existence of the center for monitoring and training	
		Количество ООП в профильных вузах, разработанных с участием судостроительной промышленности / Quantity of programs in the profile of higher education institutions developed with participation of the ship-building industry	
	Внедрение новых технологий строительства судов / Implementation of new technologies of vessel construction	Количество вновь примененных технологий / Amount of reapplied technologies	
		Динамика роста производительности труда / Dynamics of increase in productivity of work	
Создание финансовых структур / Creation of financial structures	Создание государственной судостроительной лизинговой корпорации / Creation of the state ship-building leasing corporation	Лизинговый портфель, млрд р. / Leasing portfolio (billion rubles)	
		Объем финансирования, млрд р. / Amount of financing (billion rubles)	
		Количество судов, вставших под российский флаг / Number of the vessels which rose under the Russian flag	
	Разработка программ кредитования судовладельцев, в том числе с привлечением частного капитала / Crediting programs development of shipowners, including with attraction of the private capital	Объем предоставленных средств, млрд р. / Volume of the provided means (billion rubles)	
		Количество судов, вставших под российский флаг / The number of the vessels which rose under the Russian flag	

## Окончание таблицы

Выполнение разработанных и утвержденных государственных программ / Implementation of the developed and approved state programs	Достижение целей и задач, поставленных государственными программами / Achievement of the goals and the tasks set by state programs	Индикаторы программ / Indicators of programs	100
Снижение импортозависимости / Decrease in dependence on import	Замещение импортной продукции, применяемой в судостроении, продукцией отечественного производства / Replacement of the import products applied in shipbuilding, domestic products	Импортозависимость / Dependence on import	<30
Второй этап: 01.01.2022 – 31.12.2030 / The second stage: 01.01.2022 – 31.12.2030			
Удовлетворение потребностей российского бизнеса в судах и морских сооружениях / Satisfaction of the Russian business requirements in courts and offshore facilities	Выполнение государственных программ и запросов судовладельцев (частного сектора) / Implementation of state programs and inquiries of shipowners (private sector)	Количество построенных судов, шт. / The number of the constructed vessels (piece)	
		Объем выпуска продукции, GT / Volume of production (GT)	
		Объем выпуска продукции, CGT / Volume of production (CGT)	
		Индикаторы государственных программ / Indicators of state programs	100
		Доля ГОЗ / State share	<50
Снижение импортозависимости / Decrease in dependence on import	Замещение импортной продукции, применяемой в судостроении, продукцией отечественного производства / Replacement of the import products applied in shipbuilding, domestic products	Снижение импортозависимости / Decrease in dependence on import	<10
Третий этап: 01.01.2030 – 31.12.2035 / The third stage: 01.01.2030 – 31.12.2035			
Формирование конкурентных преимуществ для позиционирования на мировом рынке / Formation of competitive advantages For positioning In the world market	Завоевание доли рынка / Gaining share of the market	Доля ГОЗ / State share	<25
		Объем выпуска продукции, CGT В т. ч. иностранных заказов, CGT / Volume of production (CGT) Including foreign orders (CGT)	
		Доля мирового рынка, % / Share of the world market (%)	
Снижение импортозависимости / Decrease in dependence on import	Преимущество в производительности / Advantage in productivity	Производительность труда, тыс. чел. час / CGT (CGT/CC4) / Labour productivity (Thousand people of hour/CGT) (CGT/SSCH)	
	Ценовое преимущество / Price advantage	Стоимость единицы компенсированного тоннажа (Usd/CGT) / Cost of unit of the compensated tonnage (USD/CGT)	
	Замещение импортной продукции, применяемой в судостроении, продукцией отечественного производства / Replacement of the import products applied in shipbuilding, domestic products	Снижение импортозависимости / Decrease in dependence on import	<5

**Заключение.** Созданная в результате реализации описанной стратегии производственная и научно-технологическая база позволяет проектировать, производить и обслуживать конкурентоспособные суда и сооружения широкой номенклатуры, обеспечивать удовлетворение потребностей национального рынка в судах и сооружениях на 100 %.

Создан центр по мониторингу кадров для судостроительной промышленности. Обеспечено участие судостроительной промышленности в формировании ООП учебных заведений СПО и ВО. Отрасль обеспечена высококвалифицированными кадрами на

100 %. Обеспечено снижение импортозависимости до 5 %. Создана Государственная судостроительная лизинговая корпорация.

Обеспечена инвестиционная привлекательность судостроительной промышленности. Повышена конкурентоспособность продукции судостроения.

Обеспечено снижение зависимости судостроительной промышленности от ГОЗ и ее выход на мировой рынок коммерческого судостроения и судоремонта. Обеспечен высокий народно-хозяйственный эффект, распространяемый на смежные отрасли.

### Список литературы

---

1. Алексашин А. А., Половинкин В. Н. Современное состояние и перспективы развития ледового судостроения и судоходства // Арктика: экология и экономика. 2015. № 1. С. 18–30.
2. Загородников М. А. Методологические предпосылки стратегии развития арктической морской транспортной системы Российской Федерации. СПб.: Свое издательство, 2018. 192 с.
3. Загородников М. А. Оценка экономической целесообразности развития транспортного судоходства в Арктической зоне России // Журнал правовых и экономических исследований. 2017. № 3. С. 7–14.
4. Загородников М. А. Роль прогнозирования в управлении развитием судостроения // Труды Крыловского государственного научного центра. 2015. Т. 4, № 374. С. 203–208.
5. Загородников М. А. Стратегическое планирование эффективного функционирования Арктической транспортной системы РФ // Российский научный журнал. Экономика и управление. 2016. № 12. С. 40–45.
6. Смирнов А. Ю. Государственная поддержка судостроения и ее результаты // Морские интеллектуальные технологии. 2019. № 1–2. С. 119–123.
7. Смирнов А. Ю., Александров В. Л. Принципы управления инновациями на транспорте // Управленческое консультирование. 2017. № 7. С. 90–95.
8. Стратегическое прогнозирование и планирование внешней и оборонной политики: в 2 т. Т. 2 : Прогнозирование сценариев развития международной и военно-политической обстановки на период до 2050 года / под ред. А. И. Подберезкина. М.: МГИМО-Университет, 2015. 722 с.
9. Zagorodnikov M. A. Investment policy in development of the Arctic zone of Russia // Norwegian Journal of development of the International Science. 2018. Vol. 2, No. 14. P. 20–23.
10. Zagorodnikov M. A. Planning of investment projects of development of the Arctic sea thoroughfare // Scientific Lieght. 2018. Vol. 1, No. 14. P. 18–22.

### References

---

1. Aleksashin A. A., Polovinkin V. N. *Arktika: ekologiya i ekonomika* (Arctic: ecology and economics), 2015, no. 1, pp. 18–30.
2. Zagorodnikov M. A. *Metodologicheskie predposylyki strategii razvitiya arkticheskoy morskoy transportny sistemy Rossiyskoy Federatsii* (Methodological prerequisites for the development strategy of the Arctic marine transport system of the Russian Federation). St. Petersburg: Svoye Publishing, 2018. 192 p.
3. Zagorodnikov M. A. *Zhurnal pravovyh i ekonomicheskikh issledovaniy* (Journal of Legal and Economic Research), 2017, no. 3, pp. 7–14.
4. Zagorodnikov M. A. *Trudy Krylovskogo gosudarstvennogo nauchnogo tsentra* (Journal of Legal and Economic Research), 2017, no. 3, pp. 7–14.
5. Zagorodnikov M. A. *Rossiyskiy nauchny zhurnal. Ekonomika i upravlenie* (Russian Scientific Journal. Economics and Management), 2016, no. 12, pp. 40–45.
6. Smirnov A. Yu. *Morskie intellektualnye tehnologii* (Marine Intelligent Technologies), 2019, no. 1–2, pp. 119–123.

7. Smirnov A. Yu. *Upravlencheskoe konsultirovanie* (Marine Intelligent Technologies), 2019, no. 1–2, pp. 119–123.
8. *Strategicheskoe prognozirovanie i planirovanie vneshevoy i oboronnoy politiki: v 2 t. T. 2: Prognozirovanie stsenariev razvitiya mezhdunarodnoy i voenno-politicheskoy obstanovki na period do 2050 goda* (Strategic forecasting and planning of foreign and defense policy: in 2 vols. Vol. 2: Forecasting scenarios for the international and military-political situation development for the period until 2050) / ed. A. I. Podberezkina. Moscow: MGIMO-University, 2015. 722 p.
9. Zagorodnikov M. A. *Norwegian Journal of development of the International Science* (Norwegian Journal of development of the International Science), 2018, vol. 2, no. 14, pp. 20–23.
10. Zagorodnikov M. A. *Scientific Lieght* (Scientific Lieght), 2018, vol. 1, no. 14, pp. 18–22.

**Коротко об авторах** 

---

**Абрамов Алексей Васильевич**, д-р экон. наук, профессор, заведующий кафедрой экономики судостроительной промышленности, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, г. Санкт-Петербург, Россия. Область научных интересов: экономика России; экономика судостроения; инновационная экономика; импортозамещение; прогнозирование и планирование  
abr\_ek@mail.ru

**Волостных Вадим Викторович**, д-р экон. наук, профессор, профессор кафедры управления судостроительным производством, Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, г. Санкт-Петербург, Россия. Область научных интересов: экономика России; экономика судостроения; инновационная экономика; импортозамещение; прогнозирование и планирование  
vadim.volostnykh@mail.ru

**Briefly about the authors** 

---

**Aleksey Abramov**, doctor of economics, professor, head of the Economics of the Shipbuilding Industry department, St. Petersburg State Marine Technical University, St. Petersburg, Russia. Sphere of scientific interests: economy of Russia, shipbuilding economy, innovative economy, import substitution, forecasting and planning

**Vadim Volostnyh**, doctor of economics, professor, professor, Management of Shipbuilding department, St. Petersburg State Marine Technical University, St. Petersburg, Russia. Sphere of scientific interests: economy of Russia, shipbuilding economy, innovative economy, import substitution, forecasting and planning

**Образец цитирования** 

---

**Абрамов А. В., Волостных В. В. Стратегия развития отечественного морского транспорта // Вестник Забайкальского государственного университета. 2019. Т. 25, № 10. С. 112–119. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-10-112-119.**

**Abramov A., Volostnyh V. Strategy of the ship-building industry innovative development // Transbaikal State University Journal, 2019, vol. 25, no. 10, pp. 112–119. DOI: 10.21209/2227-9245-2019-25-10-112-119.**

Статья поступила в редакцию: 05.11.2019 г.  
Статья принята к публикации: 16.12.2019 г.