

Автономная некоммерческая организация поддержки развития
высоких технологий в морской отрасли
«Отраслевой центр МАРИНЕТ»

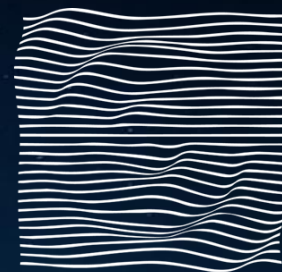
АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ
об исследовании рынка и сегментов рынка за первое полугодие

УТВЕРЖДАЮ
Генеральный директор



Е.В. Казанов

Москва, 2025



МАРИНЕТ

АНАЛИТИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ СОСТОЯНИЯ И ТРЕНДОВ РЫНКА МАРИНЕТ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2025 ГОДА



0

АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ»

Москва

2025

Введение

Данное аналитическое исследование выполнено в июле 2025 года в целях информирования компаний рынка МАРИНЕТ, отечественных разработчиков и производителей об общем состоянии морской отрасли, основных сегментов рынков Маринет, о новых рынках и возможностях на российском рынке, а также мерах государственной поддержки, реализуемых в РФ.

При подготовке материалов были использованы аналитические отчеты, публикации отраслевых изданий и СМИ, публичная отчетность организаций, и прочие материалы о деятельности российского сектора рынка МАРИНЕТ (порядка пятидесяти компаний), а также проведено интервьюирование экспертов отрасли.

Проведение исследования характеризовалось многогранностью подхода. Прогностические и экспертные оценки строились на основании анализа текущих тенденций, характерных для исследуемой отрасли, глубокого изучения официально опубликованных отчетных, аналитических и стратегических документов, системного сбора информации из надежных открытых источников, а также взаимодействия с ведущими отраслевыми аналитиками. Такой методологический подход позволил создать всестороннюю картину текущего состояния отрасли и показать вероятные направления её дальнейшего развития.

Если вас заинтересовали темы исследования, или вы хотите узнать, как выйти на международные рынки МАРИНЕТ, то необходимую информацию вы найдете на <https://marinet.org> или непосредственно в Отраслевом Центре МАРИНЕТ: info@marinet.org

Содержание

Введение	3
Содержание	4
Принятые сокращения	5
1 Общее состояние мировой морской отрасли	6
1.1 Общее состояние глобальных морских грузоперевозок	7
1.2 В ожидании новых тарифов	14
1.3 Трансформация рынка контейнерных перевозок	21
1.4 Объемы и динамика глобальных морских перевозок	24
1.5. Перевозки по Северному морскому пути	29
1.6 Рост флота, стареющие суда и декарбонизация	32
1.7 Прогнозы и тренды развития глобальной морской торговли и флота	35
2 Анализ основных сегментов рынков Маринет	44
2.1 Цифровая навигация (e-navigation) и связь	45
2.2 Технологии освоения ресурсов океана	52
2.3 Инновационное судостроение	64
2.4 Развитие человеческого капитала	77
3 Новые рынки и возможности на российском рынке	82
4 Применимые меры государственной поддержки в РФ	102
Использованные источники информации	118

Принятые сокращения

АИС – автоматизированная информационная система.

ВТО – Всемирная торговая организация.

ГНСС – Глобальная навигационная спутниковая система.

ДФЭ – Двадцатифутовый эквивалент, единица количественного измерения транспортных потоков.

ИОЛС – индекс обслуживания линейным судоходством.

ММО (ИМО) – Международная морская организация.

Кодекс МАНС – кодекс регулирования использования морских автономных судов.

МАМСИМС (IALA) – Международная ассоциация морских средств навигации и маячных служб.

НТИ – Национальная Технологическая Инициатива.

PNT, ПНТ – «позиционирование, навигация и хронометраж».

РФ – Российская Федерация.

СВО – Специальная военная операция РФ на Украине.

СКО – судовое комплектующее оборудование.

СМП – Северный морской путь.

1

ОБЩЕЕ СОСТОЯНИЕ МИРОВОЙ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

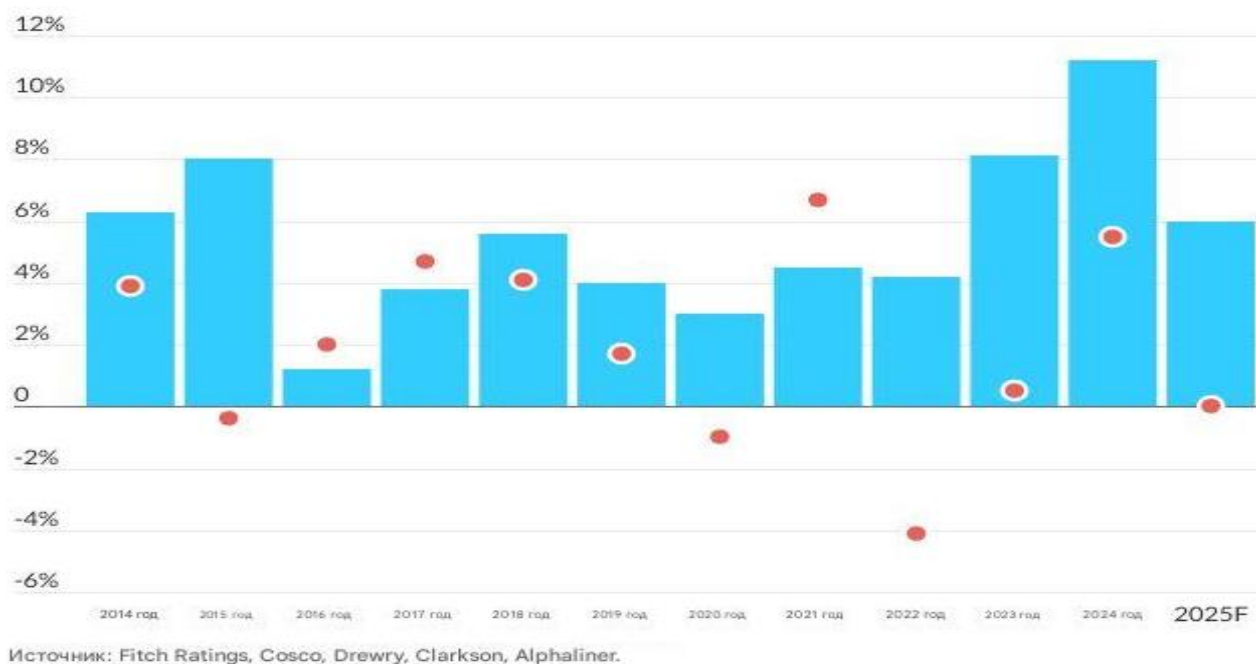


1.1 Общее состояние глобальных морских грузоперевозок

В 2025 году в сфере глобальных морских грузоперевозок возникают новые вызовы и продолжают сохраняться проблемы предыдущих лет, которые связаны с геополитическими конфликтами, климатическими изменениями и экономической нестабильностью, это сохраняет тренд к перераспределению грузопотоков на ключевых морских маршрутах. Тем не менее, согласно прогнозам ЮНКТАД, общий объем морских перевозок в 2024 году вырос на 2%, а контейнерных — на 3,5%, но в 2025 году ожидается замедление роста. Хотелось бы отметить, что 17 февраля 2025 года что существующая статистическая база данных была пополнена новыми наборами данных. Эти дополнения улучшают понимание трендов в международной морской торговле как на глобальном уровне, так и на уровне экономики отдельных стран для выполнения мониторинга эффективности торговли и конкурентоспособности, оценки интеграции в глобальные цепочки поставок и торговые сети, знаний об инвестициях в портовую и транспортную инфраструктуру, а также Отслеживать прогресс в достижении цели устойчивого развития по созданию качественной, надежной, устойчивой и стойкой инфраструктуры, индикаторами которой являются объемы морских грузоперевозок и портовых грузов.[1-2]

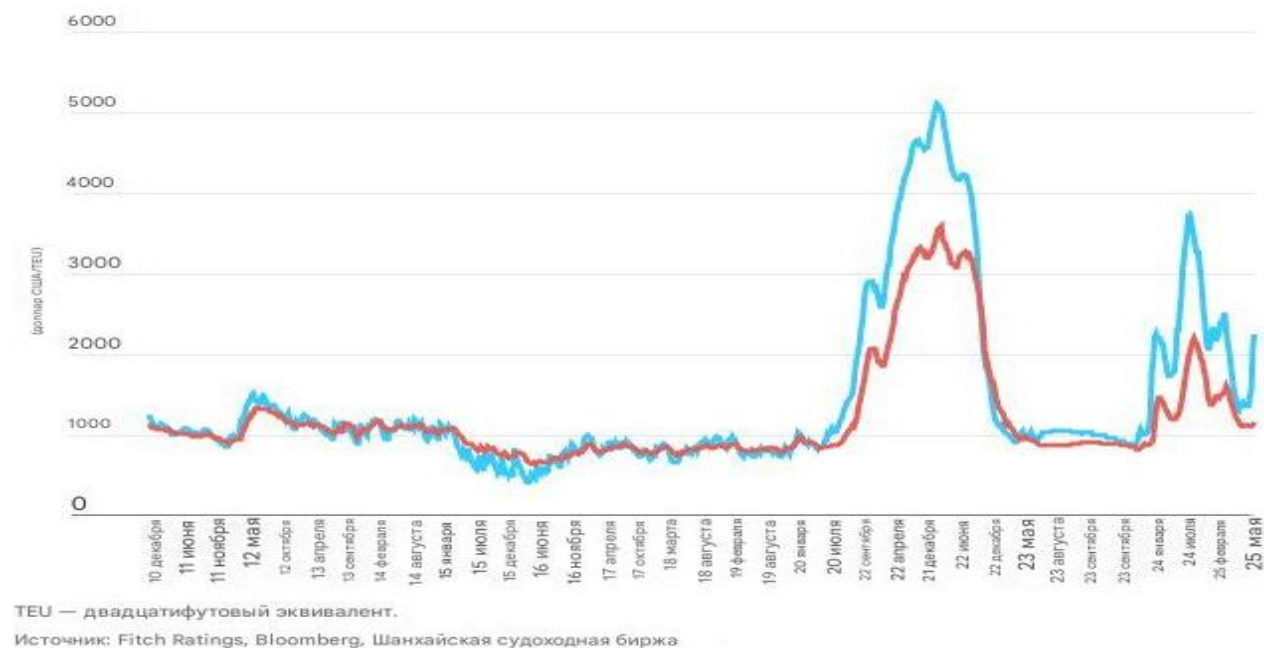
Fitch Ratings ухудшил прогноз для сектора до "deteriorating" (деградация, ухудшение) на 2025 год, ссылаясь на снижение прибыли контейнерных перевозок после пика в 2024 году из-за ситуации в Красном море (рисунки 1 - 2). [3] DHL прогнозирует падение контейнерных перевозок на -1,1% в 2025 году, из-за тарифных войн и перераспределения грузопотоков. Количество флота выросло, но 16% этой мощности пошло на увеличение пути или простой в ожидании разгрузки (погрузки), что усиливает давление на цепочки поставок [4]. ICS отмечает политическую нестабильность как главный риск, с ростом барьеров в торговле и киберугроз.[5]

Рисунок 1 – Мировые контейнерные перевозки: спрос и предложение



● – Рост предложения ● – Рост объема контейнерных перевозок

Рисунок 2 – Тарифы на контейнерные перевозки



● Шанхайский индекс контейнерных перевозок
● Китайский индекс контейнерных перевозок

Общее состояние глобальных морских грузоперевозок

Такие прогнозы показывают, что временные изменения в дислокации флота станут постоянными, при этом новые маршруты обслуживания будут полностью обходить Суэцкий канал. На такие порты, как Дурбан и Порт-Луи растет нагрузка, поскольку они стали альтернативными перевалочными узлами, а грузоотправители пересматривают планирование запасов и сроки поставок до 2026 года. Данные обстоятельства приводят к следующим рискам:

- возможная эскалация конфликта в Ормузском проливе может еще больше затруднить мировые потоки нефти и контейнерных грузов;
- вероятно, сборы за обеспечение безопасности и надбавки к страхованию от военных рисков еще больше возрастут, что приведет к повышению цен;
- некоторые суда могут перейти на модели теневого флота, чтобы обойти ограничения маршрутов, что привлечет внимание регулирующих органов.

Теперь Красное море больше не является временной точкой отклонения от маршрута, а становится геополитической линией разлома, определяющей следующую эру планирования морских маршрутов и моделирования затрат.

Эскалация торговой напряженности и волатильность тарифов в 2025 году привели к перераспределению морских цепочек поставок. Коридоры Восток — Запад, особенно линии США — Китай и Европейский союз — Китай, фрагментируются, поскольку компании диверсифицируют источники поставок и корректируют логистические потоки.

Импорт США из Китая в мае 2025 года сократился более чем на 20%. Это повлияло на объемы грузооборота портов Западного побережья и привело к резкому увеличению числа пустых рейсов по тихоокеанским маршрутам.

Торговые ограничения и экспортный контроль задерживают поставки ключевых товаров, таких как редкоземельные металлы и промышленные компоненты. До нескольких недель задерживается доставка некоторых грузов в пункты назначения.

Перевозчики сокращают или отменяют традиционные маршруты в Тихоокеанском регионе, одновременно направляя мощности в альтернативные коридоры, включая Юго-Восточную Азию — США, Индию — Европу и Мексику — Северную Америку.

Это привело к тому, что судоходные компании расширяют обслуживание Вьетнама, Индии, Мексики и ОАЭ, поскольку грузоотправители снижают зависимость от Китая. Импортеры из США и Европы выстраивают стратегии поставок «Китай плюс один», часто направляя грузы через несколько стран, чтобы избежать пошлин. Поставщики логистических услуг вынуждены пересматривать контракты и выстраивать более гибкие схемы маршрутизации, чтобы справиться с динамикой торговли. Новые ограничения на экспорт критически важных материалов и высокотехнологичной продукции могут нарушить работу дополнительных торговых коридоров и создать новые узкие места. Длительные периоды пустых рейсов и нерегулярных заходов в порты могут дестабилизировать показатели загрузки судов и снизить надежность расписания.

Развивающиеся торговые центры могут оказаться под давлением, если инфраструктура не будет успевать за новыми моделями спроса. В итоге разделение основных торговых путей — уже не просто теоретический сценарий. Теперь оно активно меняет спрос на грузоперевозки и глобальные логистические модели в режиме реального времени [6].

Число технических сбоев на море растет, поэтому Управление морских торговых операций Великобритании (United Kingdom Maritime Trade Operations, UKMTO) выпустило новое предупреждение о преднамеренной фальсификации сигналов автоматической идентификационной системы (AIS), сильном глушении GPS и неисправностях гирокомпасов в Ормузском проливе и Персидском заливе, отмечает провайдер Windward, который специализируется на морских перевозках.

Геоинформационная система TankerTrackers отражает заметное

рассеивание иранских танкеров с якорных стоянок на острове Харг и в Ассалуе в Персидском заливе.

В то время как экспорт нефти и мазута продолжается, пустые суда непервостепенной важности тихо отходят от ключевых терминалов, что свидетельствует о признаках перенастройки из-за новых угроз, поясняют эксперты. Другие танкеры и судовладельцы тоже приспосабливаются, проявляя большую осторожность при планировании маршрутов. "Технически Ормузский пролив может оставаться открытым, но в совокупности эти события указывают на то, что судоходство может оказаться в еще одном кризисе - с учетом того, что риски, связанные с Красным морем и Россией, остаются высокими", - пишут аналитики Windward.

В Красном море "тёмная" активность танкеров достигла рекордного максимума, продолжают они. Восемьдесят пять танкеров отключили транспондеры AIS за неделю, закончившуюся 15 июня, что на 32,5% больше ожиданий и является самым высоким показателем, зафиксированным на сегодняшний день. Обзор возникших проблем и рисков в сфере морского транспорта представлен в таблице 1.

Проблемы безопасности судоходства на Суэцком канале, Панамском канале, затрагивают до 80% глобальной торговли, вызывая задержки при доставке грузов, инфляцию, риски для продовольственной безопасности и росту выбросов CO₂, вкратце ниже описаны основные проблемы и их последствия.

Суэцкий канал и Красное море:

Причины: Атаки хуситов (более 200 инцидентов с 2023 года, включая захваты судов), связанные с конфликтом в Газе. Перемирия в январе и мае 2025 года дали надежду, но вероятность возобновления конфликтов сохраняет угрозу для судоходства. Транзит через Суэцкий канал упал на 70% по сравнению с концом 2023 года.

**Таблица 1 – Обзор возникающих проблем в сфере морского транспорта в
2025–2026 гг**

Проблема	Основной риск	Регион/сектор, на который повлияло	2026 прогноз
Распространение кризиса в Красном море	Изменение маршрута, расходы на топливо	Азия–Европа, Ближний Восток	Возможное распространение на Ормузский пролив
Нарушения в работе водных путей, вызванные изменением климата	Ограничения пропускной способности, отставание от графика	Европа (Рейн), Америка (Панама)	Прогнозы засухи продлены до конца 2026 года
Разделение торговых путей	Пустые отплытия, волатильность ставок	Транстихоокеанский, Европа–Азия	Рост Индии и Вьетнама как центров снабжения
Сбои в работе портовых в результате киберпреступлений	Простой системы, риски безопасности	Глобальные терминалы	Атаки с использованием искусственного интеллекта на портовые сети
Соблюдение норм выбросов и доступ к топливу	Источники топлива, риск регулирования	ЕС, глобальные судоходные коридоры	Цены на углерод и доступность топлива
Трудовые беспорядки и забастовки профсоюзов	Задержки в порту, ограничения автоматизации	Северная Америка, Европа	Новые контракты могут спровоцировать забастовки
Невыполненные работы по портовой инфраструктуре	Задержки при швартовке, переполнение груза	Европа, Юго-Восточная Азия, Африка	Отложенные обновления до 2026 года
Дефицит контейнеров и кризис лизинга	Региональный дисбаланс, волатильность аренды	Глобальный, особенно регионы с высокой долей экспорта	Колебания спотовых цен, консолидация лизинга
Задержки судостроения	Сроки расширения парка, задержки в модернизации	Китай, Южная Корея, Япония	Переполнение двора в 2028+
Страховые и финансовые ограничения	Повышение страховых взносов, ограничение кредитования	Маршруты с высоким уровнем риска и небольшие операторы	Зоны риска войны и финансирование, связанное с ESG

Общее состояние глобальных морских грузоперевозок

Эффект: около 80% контейнеровозов избегают данного маршрута, следуя через мыс Доброй Надежды, что добавляет 7–10 дней и около \$1 млн на рейс. Это снижает глобальную мощность грузоперевозок на 15%, вызывает заторы в портах (например, Сингапур) и рост фрахтовых ставок (из Шанхая в Европу). Экономические потери для Египта составили около \$800 млн в месяц, а глобально цены на потребительские товары могут вырасти на 0,6%. Выбросы CO₂ растут на 70% на рейсах Европа-Азия.

Прогноз на 2025 год: Угроза сохранится, с возможным возвращением судов только при полной безопасности. Риски эскалации из-за геополитики, включая "темный флот" и кибератаки.

Панамский канал.

Причины: засуха из-за климатических изменений, снизившие транзит судов на 50% от пика (с 36 до 18 в день). Геополитические напряжения, включая угрозы США "вернуть" канал и продажу портов, с китайским участием.

Эффект: задержки в доставке груза до 3 недель, рост транзитных сборов на 200–300%. Затрагивает 5% глобальной торговли и 40% контейнерных поставок в США, вызывая заторы и рост затрат. Развивающиеся страны (Эквадор — 26%, Чили/Перу — 22%) страдают сильнее.

Прогноз на 2025 год: Транзиты вернулись к норме, но риски от политики и климата остаются. Планируется дамба для воды, но неопределенность из-за тарифов США.

1.2 В ожидании новых тарифов

В первой половине 2025 года большое влияние на мировую торговлю оказала тарифная политика на импортные товары в США, которая заключается в повышении пошлин на импортируемые товары отдельных стран. 31 июля президент США Дональд Трамп подписал исполнительный указ о введении импортных пошлин в размере 10-41% (рисунок 3) для 69 стран, они вступят в силу с 7 августа.[7]

При этом, по оценкам Bloomberg, средняя ставка таможенных пошлин в США вырастет до 15,2% - что немного выше, чем 13,3% до 1 августа и значительно выше 2,3% в 2024 году. По оценке Capital Economics, средний тариф повысится до 18%. Это максимальный уровень тарифов с 30-х годов прошлого века. [8]

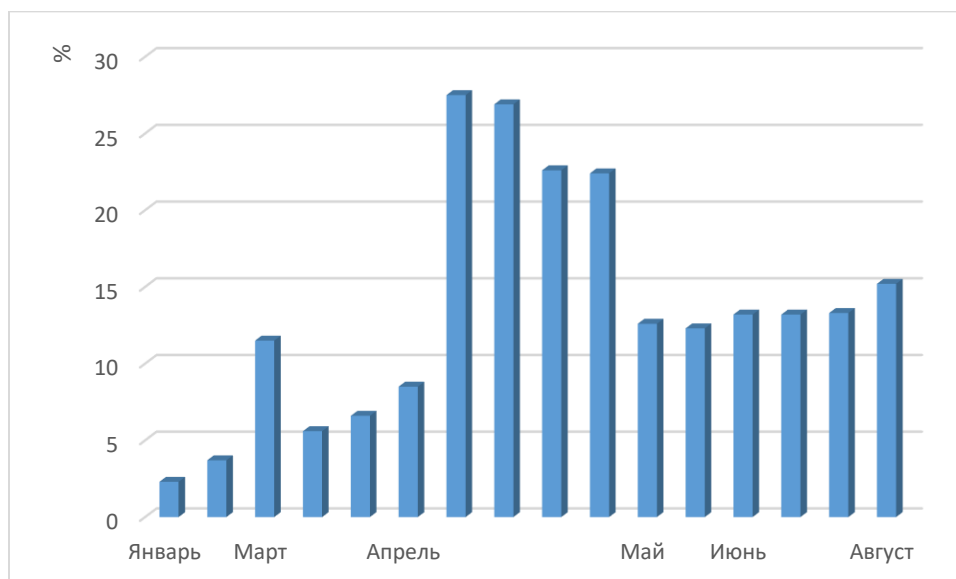


Рисунок 3 – Средняя тарифная ставка на импортные товары в США за 2025 год

О первом повышении пошлин объявлено 1 февраля, далее происходили поэтапные повышения ставок и временные отсрочки, применяемые для ведения переговоров. Особенно сильное тарифное противостояние отмечено между США и Китаем, когда взаимные пошлины на импортные товары достигали 145% и 125% соответственно. В ходе переговоров они были

снижены до 30% со стороны США и до 10% со стороны КНР. Данная договоренность представлена как временная, ее условия действуют до 12 августа 2025 года. Это тарифное окно оказало непосредственное влияние на быстрое восстановление спроса на морские контейнерные перевозки на маршруте Китай-США, что привело к раннему и интенсивному пиковому сезону, в ходе которого импортеры спешат пополнить свои запасы до возможного пересмотра ставок [9].

Clarksons предупредил, что периоды «предварительной загрузки» и «пауз», особенно на Транстихоокеанском маршруте, делают перспективы второго полугодия по объемам мировой торговли неопределенными [10].

В условиях эскалации торговой войны между США и КНР в Восточной Азии могут формироваться новые экономические альянсы против торговой политики Дональда Трампа. И этого всерьез опасаются в Вашингтоне, говорят опрошенные «Известиями» эксперты. Поэтому, по их словам, в ближайшее время можно ожидать переговоров Соединенных Штатов и Китая. Глава Белого дома уже заявил, что не намерен поднимать тарифы в отношении китайских товаров и планирует заключить сделки с различными странами, включая КНР. Если Китаю и США не удастся достичь компромисса, это спровоцирует серьезный спад в двух крупнейших экономиках мира, что неизбежно повлияет на всю мировую торговлю.

Американский президент Дональд Трамп 18 апреля дал понять, что введенные в отношении китайской продукции таможенные пошлины США могут быть снижены. Затем глава Белого дома и вовсе заявил, что Штаты намерены заключить торговые сделки со всеми странами, в том числе и с Китаем, в течение ближайших трех-четырех недель. Официальной реакции Пекина пока не последовало. Однако ранее посол КНР в РФ Чжан Ханьхуэй заявил, что «если США действительно заинтересованы в диалоге с Китаем по

вопросам тарифов, они должны немедленно исправить ошибочные действия и продемонстрировать подход, основанный на равенстве, уважении и взаимной выгоде».



Напомним, что

Соединенные Штаты ввели пошлины в отношении китайских товаров в размере 145%. На это КНР ответила тарифом в 125% на американскую продукцию.

Тем не менее, Трамп заявил 4 мая о намерении в определенный момент снизить торговые пошлины в отношении КНР, чтобы с ней можно было вести

В ожидании новых тарифов

дела. По его мнению, экономика Китая рухнет из-за введенных им тарифов.

При этом 21 июля американский министр финансов С.Бессент пригрозил введением в отношении Китая пошлин в размере 100% за покупку российской нефти. По словам министра, следующий раунд американо-китайских переговоров может включать обсуждение закупок Пекином российской и иранской нефти [11].

США попытаются договориться с Китаем о продлении срока пошлинных послаблений. Об этом Скотт Бессент заявил 22 июля. По его словам, соглашение о пошлинных послаблениях истекает 12 августа, поэтому между США и КНР 28 и 29 июля состоится встреча в Стокгольме, где стороны будут работать над возможным продлением сделки.

С. Бессент в интервью телеканалу Fox Business также подчеркнул, что торговля Соединенных Штатов с Китаем находится в «очень хорошем положении», добавив, что американская администрация теперь переключает внимание на «другие точки давления в отношениях между странами» [12].

С начала мая 2025 спотовые тарифы на транзитных маршрутах выросли на 27% (рисунок 4). Рост обусловлен увеличением числа бронирований и успешным повышением общих ставок, которое было введено 15 мая.

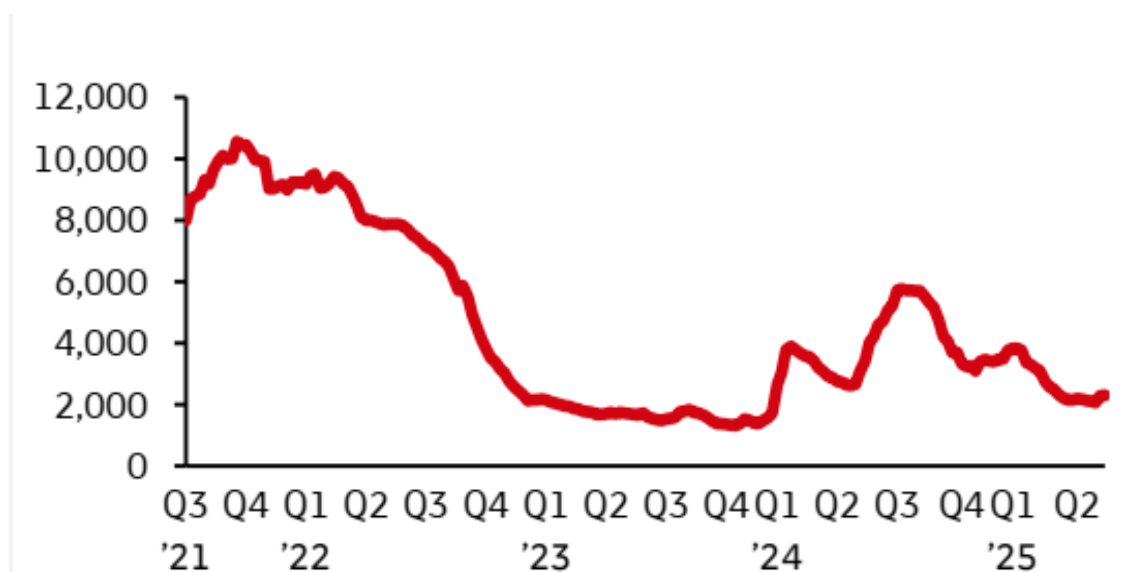


Рисунок 4 – Ставки фрахта контейнеровозов [13]

В ожидании новых тарифов

Ставки фрахта контейнеровозов выросли, в настоящее время они на 80% выше, чем за тот же период 2024 года, и значительно выше среднего показателя за 10 лет. [14]

Ситуация с торговой политикой между США и Китаем отразилась на повышении спотовых ставок фрахта контейнеров на Транстихоокеанском рынке.

При этом аналитики отмечают, что только 4% мировой торговли недавно пострадало от ситуации с импортными пошлинами, а около 90% морской торговли не связано с США. Эти цифры свидетельствуют о том, что прямое влияние тарифов на торговлю ограничено, хотя продолжающиеся геополитические дискуссии продолжают оказывать давление на настроения рынка.[15]

В Российской Федерации с наступлением июня 2025 года судоходные линии, работающие с российскими портами, начали анонсировать повышение ставок на морские контейнерные перевозки из Китая и стран Юго-Восточной Азии. Основной причиной являются ожидания увеличения объемов импорта в преддверии подготовки к новому году, а также попытка сбалансировать прибыль на фоне недозагрузки судов и роста спроса на альтернативные маршруты.

На дальневосточном направлении ставки остались стабильными. Морская доставка через порт Владивосток сохраняет конкурентное преимущество: она дешевле, чем ж/д и автомобильные перевозки. Сроки по маршруту "дверь-дверь" составляют примерно 40 дней, с ожиданием на железную дорогу 7–10 дней. Этот маршрут по-прежнему остается оптимальным для грузоотправителей, особенно с учетом сезонных ограничений других видов транспорта.

На направлении из Китая и Юго-Восточной Азии в Санкт-Петербург

морские линии анонсируют внедрение дополнительного сбора GRI (General Rate Increase) в размере 1000 долларов США за TEU. Это повышение ставок объясняется ожиданиями увеличения загрузки во втором полугодии, особенно в связи с активизацией импортеров перед праздниками.

Кроме того, с июля стартует навигация по Северному морскому пути (СМП) — доставка из Китая до портов Санкт-Петербурга, Архангельска и Мурманска займет ориентировочно 35 дней по схеме порт-порт. Это стратегически важный маршрут, позволяющий значительно сократить сроки доставки в обход традиционных каналов.

В Новороссийске складывается похожая ситуация. GRI на июнь составит те же 1000 долларов США за TEU. Однако здесь наблюдаются логистические затруднения из-за высокого сезона по скоропортящимся грузам. Ключевая проблема — задержки на перетарку в фуры, которые достигают 2–3 дней. Это создает риски для экспортеров и импортеров, ориентирующихся на быструю дистрибуцию товаров.

Причины и последствия повышения ставок.

Майская попытка поднять тарифы была сдержана низкой загрузкой судов — многие суда были недозагружены. Однако в июне линии ожидают всплеск активности на рынке, связанный с:

- подготовкой к высокому сезону и праздничному новогоднему периоду;
- ростом стоимости альтернативных видов доставки;
- желанием судоходных компаний компенсировать убытки первой половины года.

Важно понимать, что текущие надбавки имеют не только экономическую, но и маркетинговую функцию — они формируют ожидания роста у участников рынка и подталкивают клиентов к раннему бронированию.

Июнь 2025 года становится поворотной точкой для морских грузоперевозок в России. Повышение ставок на маршрутах из Китая и Юго-

Восточной Азии сигнализирует о начале нового логистического сезона. Владелец грузов стоит учитывать это при планировании поставок: своевременное бронирование, выбор оптимального маршрута и работа с надежным логистическим партнером помогут избежать лишних затрат и задержек.



1.3 Трансформация рынка контейнерных перевозок

Перспективы глобального рынка контейнерных перевозок на вторую половину 2025 года

Двумя масштабными факторами неопределённости стали предлагаемые президентом США Трампом тарифы и сроки возможного возвращения линий к транзиту через Красное море и Суэцкий канал на фоне определённого расширения флота [16].

«На практике ситуация с тарифами оказалась невероятно нестабильной. Существенных изменений в статус-кво в Красном море не произошло, а рост флота, как и ожидалось, ускорился», — объясняет Дэниел Ричардс из MSI о развитии рынка контейнерных перевозок и перспективах на оставшуюся часть года.

Что касается показателей рынка в первой половине года, то «во многих отношениях этот год оказался более стабильным и менее волатильным, чем 2024 год».

Ставки на контейнерные перевозки в первом квартале 2025 года снизились на 5% по сравнению с четвёртым кварталом 2024 года и выросли на 7% в годовом исчислении по сравнению с первым кварталом 2024 года. Ожидается, что показатели второго квартала 2025 года будут довольно стабильными по сравнению с первым кварталом или, возможно, немного ниже. «Спотовые рынки оживились по мере приближения к пиковому сезону, но в целом рынок всё ещё относительно сдержан, и можно заметить, что переизбыток предложения оказывает влияние, выходящее за рамки волатильности отдельных сделок».

Хотя в первом квартале рынок был относительно нормальным, Ричардс делает оговорку, что «существует вероятность того, что в ближайшие шесть месяцев произойдет что-то, что опровергнет это утверждение».

Прогноз спроса и предложения

Рассматривая предложение судов, Ричардс говорит: «В частности, портфель заказов остаётся большим. Линейные компании продолжают размещать новые заказы очень активными темпами, и с начала года мы разместили около 2 миллионов двадцатифунтовых эквивалентов (TEU). Это фактически означает, что доля флота в портфеле заказов остаётся на уровне чуть более 30%, и флот по-прежнему в значительной степени ориентирован на более крупные суда». Однако наблюдается рост заказов на суда меньших размеров, что представляется устаревшим, учитывая возраст этой части флота. Обходы Красного моря через мыс Доброй Надежды, которые, по всей видимости, продолжатся, помогли поддержать рынок в плане поиска применения для новых судов, сходящих на воду.

Однако в годовом исчислении MSI ожидает, что рост флота превысит рост контейнерных перевозок. Ожидается, что контейнерные перевозки вырастут примерно на 3,5–4%, а флот — примерно на 6,5%.

Заглядывая в будущее, Ричардс говорит, что ожидается замедление роста контейнерных перевозок в следующем году из-за роста спроса со стороны США. «Также возникает вопрос, как долго Китай сможет продолжать экспортировать излишки промышленных товаров внешним торговым партнёрам, не накапливая их в запасах и не провоцируя ответные торговые меры со стороны других стран, помимо США».

«Перспективы торговли в следующем году, вероятно, ухудшатся, но ситуация за пределами США вряд ли будет катастрофической», — прогнозирует он.

Что касается предложения, рост парка замедлится в 2026 году, но затем существенно ускорится после 2026 года, поскольку заказы, размещенные за последние 18 месяцев, начнут поступать.

В оставшуюся часть 2025 года MSI ожидает ослабления баланса спроса и предложения во второй половине года, и это окажет давление на рынки

грузоперевозок, которые выйдут за рамки пикового сезона.

Хотя в 2026 году ожидается некоторое снижение поставок, накопленный объём нового тоннажа будет оказывать давление на рынок. «Даже если кризис в Красном море не будет решён, отрасль всё равно сталкивается с потенциальным переизбытком предложения, и мы полагаем, что на практике столкнёмся с реальным переизбытком», — заключает он.

Контейнерный рынок России в первом полугодии 2025 года снизился на 4,9%

Согласно данным аналитиков Fesco [17], контейнерный рынок России в период с января по июнь текущего года снизился на 4,9% относительно первого полугодия 2024 года, до 3,161 миллиона TEU, сообщает Fesco.



Трансформация рынка контейнерных перевозок

За отчетный период рост продемонстрировал только совокупный контейнерный экспорт, который увеличился на 7%, до 969 тысяч TEU. В то же время импортные отправки снизились на 8%, до 1,321 миллиона TEU, внутренние перевозки — на 14%, до 588 тысяч TEU, железнодорожный транзит сократился на 6%, до 283 тысяч TEU.

Экспортные перевозки через сухопутные погранпереходы в Китай остаются наиболее динамичным направлением — рост 16% в сравнении с шестью месяцами прошлого года. Экспорт через порты Дальнего Востока увеличился на 8%, через порт Новороссийск – на 4%, через порты Северо-Запада сократился на 10%.

При этом импортные контейнерные отправки через порты Балтики и Новороссийск выросли на 9% и 10% соответственно. Вместе с тем импорт через порты Дальнего Востока сократился на 19% в текущем полугодии.

В июне 2025 года контейнерный рынок России сократился на 12% по сравнению с аналогичным месяцем прошлого года, до 490 тысяч TEU.

Контейнерный рынок России включает в себя внешнеторговые и транзитные перевозки через порты РФ, внешнеторговые и транзитные перевозки через сухопутные переходы на сети РЖД, внутрироссийские перевозки контейнеров по сети РЖД и каботажные перевозки.

1.4 Объемы и динамика глобальных морских перевозок

В первой половине 2025 года глобальные морские перевозки продемонстрировали умеренный рост объемов, несмотря на геополитические напряжения, тарифные войны и логистические трудности, такие как перераспределение маршрутов и портовые заторы.

Согласно доступным данным, основной вклад в динамику внес контейнерный сегмент, где объемы увеличились примерно на 4,5–5% по сравнению с аналогичным периодом 2024 года. Общий объем контейнерных перевозок за январь–июнь 2025 года достиг около 93,5 млн TEU. В январе объемы составили 15,4 млн TEU (+5,8% год к году), в марте — 16,3 млн TEU (рекордный месяц), а в апреле рост продолжился на 5,8%. Однако прогнозы на весь год более осторожные: ожидается снижение глобального контейнерооборота на 1,1% из-за тарифов и снижения спроса на отдельных

направлениях, таких как транстихоокеанский маршрут (-4% в январе).

Как отмечалось ранее, при росте контейнерных перевозок объем перевозок навалочных и наливных грузов снижается. В качестве факторов стагнации торговли нефтью упоминаются санкции, вызывающие перебои в торговле, ограниченный рост спроса со стороны Китая, в целом низкий мировой спрос на нефть и слабая маржа нефтеперерабатывающих заводов. Средняя прибыль танкеров в первом полугодии упала до 29 692 долларов США в день, что на 33% меньше по сравнению с аналогичным периодом 2024 года, хотя все еще на 23% выше среднего показателя за 10 лет. Заметным событием стал временный всплеск прибыли VLCC, которая достигла двухлетнего максимума в 70 000 долларов США в день в июне из-за израильско-иранского конфликта. Позже ставки нормализовались, когда геополитическая напряженность ослабла. В настоящее время рынок обращает свое внимание на возможный потенциал роста от ускоренного сворачивания сокращения добычи ОПЕК+ во второй половине года. [15]

В сегменте сухогрузов и танкеров динамика была смешанной. Общий объем морских торговых перевозок (seaborne trade) вырос примерно на 1–2% в объемном выражении, с учетом того, что морские пути обеспечивают около 80% глобальной торговли товарами по объему. Стоимостной рост глобальной торговли составил около 300 млрд долларов за первую половину года, с ускорением с 1,5% в первом квартале до 2% во втором, хотя объемный рост был скромнее (1%). В секторе навалочных грузов объемы торговли снизились на 1% в первой половине 2025 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Исключением стал экспорт бокситов из Гвинеи, который оказал некоторую поддержку спросу на Capesize. Доходы балкеров упали на 31%, составив в среднем 10 897 долларов США в день, и остались на уровне 18% ниже 10-летнего тренда. Слабый спрос со стороны Китая на фоне ослабления фундаментальных показателей сырья и увеличения запасов также оказал сильное давление на рынок.

В танкерном секторе объемы заказов на новые суда упали на 74% год к году, а продажи и покупки — на 31%, с падением ставок чартера для LNG-перевозчиков на 66%. Напротив, в контейнерном секторе заказы на новые суда выросли на 288%, отражая фронтлоадинг и перестройку цепочек поставок.

На рынке газовозов торговля СПГ выросла на 3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Тем не менее, прибыль была слабой. Спотовые ставки на танкер СПГ вместимостью 174 000 м³ в первой половине 2025 года составили в среднем 24 606 долларов США в день, что на 56% меньше, чем за тот же период 2024 года. Clarkson's объяснил снижение высокими поставками новых судов, задержками в запуске проектов и отказом от дальнемагистральных маршрутов, поскольку больше американского СПГ было отправлено в Европу, а не в Азию.

В сегменте сжиженных нефтяных газов товарооборот вырос на 2% в годовом исчислении, но тарифы на перевозку крупных партий газа снизились. На базовом маршруте Ближний Восток – Персидский залив - Япония наблюдалось снижение на 22% по сравнению с первым полугодием 2024 года. Clarkson's объяснил тенденцию к снижению главным образом увеличением транзита по Панамскому каналу по сравнению с началом 2024 года, а также ограничением экспорта из США из-за нехватки пропускной способности. [15]

Динамика была обусловлена несколькими факторами: тарифные барьеры США (включая 10–145% на импорт из Китая), геополитические конфликты (например, в Красном море, приведшие к перемаршрутизации через мыс Доброй Надежды), портовые заторы (затрагивающие 11% флота) и рост спроса в Азии (экспорт из Юго-Восточной Азии +7,8% за период). Региональные тенденции включали рост на азиатско-европейском направлении (+9% за период) и снижение на транстихоокеанском (-10,4% в апреле). Общий флот контейнеровозов ожидается вырасти на 4,8% за год, что

может привести к снижению фрахтовых ставок на 6–7% в марте (средняя ставка ~2368 долларов за 40-футовый контейнер). [18-23]

В портах Европы и Азии отмечаются существенные задержки перегрузки грузов. К концу декабря 2024 года более 120 судов стояли на якоре у Шанхая и Нинбо в ожидании причалов. Задержки в этих портах увеличились до трех-четырех дней в Шанхае и двух-трех дней в Нинбо, в то время как внутриазиатские маршруты находились в еще худшем положении. Службы ближнемагистральных перевозок сообщали о задержках более чем на две недели из-за скопления судов и задержек с порожними контейнерами. В начале года ситуация в основном связывалась с праздничными днями. Прогнозировалось, что режим восстановится к концу февраля.

В Европе нехватка рабочей силы и заторы также усугубляют задержки. Гамбург сообщал о задержках стоянки судов на рейсах Азия-Европа до 10 дней, в то время как Роттердам, Гавр, Барселона и Генуя также испытывают значительные сбои. Эти задержки еще больше усугублялись забастовками, закрытием в праздничные дни и большими объемами движения. [24]

В середине года ситуация с задержками в портах продолжает быть сложной. В июне 2025 года мировые задержки в портах выросли на 300%: критически важные хабы, такие как Сингапур, Кейптаун и Роттердам, сильно пострадали. В июне 2025 года перегруженность портов нарушила работу 96% мировых судоходных терминалов, при этом задержки выросли до 10+ дней в Роттердаме, Кейптауне и Сингапуре. Только 58,7% судов во всем мире прибывают вовремя — это резкое снижение по сравнению со средними 80–90% до 2020 года. Среди критически важных портов с экстремальными задержками выделены следующие:

Роттердам, Нидерланды – 11-й по величине порт (14,46 млн TEU) – средняя задержка 6-10+ дней;

Антверпен-Брюгге, Бельгия – 13-й по величине порт (13,50 млн TEU) – средняя задержка 44-80 часов;

Дурбан, Южная Африка – самый загруженный порт Африки (2,90 млн TEU) – средняя задержка 8-9 дней в июне 2025 (по сравнению с 6-9 днями в мае 2025);

Кейптаун, Южная Африка – стратегические торговые ворота (1,40 млн TEU) - средняя задержка более 6 дней, некоторые суда сталкиваются с 10-дневным временем ожидания. [25]

Приостановка действия пошлин между США и Китаем привела к значительному росту числа заказов на грузы из Китая в США, что может привести к перегрузке портов и нехватке оборудования из-за невозможности вернуть порожние контейнеры обратно в Китай. Большинство ключевых портов перегружены работой. Среднее время ожидания судов в ключевых портах Китая следующее: Нинбо: 1,49 дня, Циндао: 1,22 дня, Шанхай : 2,13 дня, Янтьян: 1,07 дня. Актуальную информацию о работе крупнейших морских портов мира возможно на сайте <https://mykn.kuehne-nagel.com/>. [26]

Рынок переживает «эффект хлыста»: всплеск спроса в Китае и США вызвал каскад проблем — от нехватки контейнеров до повышения тарифов и задержек в портах. Ключевые риски: геополитическая нестабильность (тарифы), инфраструктурные ограничения и дисбаланс пропускной способности.



Фото: <https://histrf.ru/read/articles/put-skvoz-ldy-i-veka-severnny-morskoy-koridor-i-atomnyy-flot-rossii>

1.5. Перевозки по Северному морскому пути

Одним из перспективных маршрутов считается Северный морской путь. Его развитию способствует начавшееся строительство инфраструктуры и сокращенный путь относительно пути через Суэцкий канал для торговли между Азией и Европой.

Запланированный объем северного завоза в 2025 году составит 3,4 млн тонн, из которых 2 млн тонн придется на уголь и 1,1 млн тонн - на нефтепродукты. Об этом сообщил глава Минвостокразвития Алексей Чекунков на совещании Президента РФ Владимира Путина с членами правительства. "План завоза на 2024 год составил 3,4 млн тонн и был выполнен на 105%. На текущий год запланированный объем северного завоза также составляет 3,4 млн тонн - это 2 млн тонн угля, 1,1 млн тонн нефтепродуктов, 300 тысяч тонн продовольствие, товары народного потребления, медикаменты, стройматериалы", - сказал министр.

Перевозки по Северному морскому пути

Он отметил, что по состоянию на 1 июля фактически завезено 1,5 млн тонн. "Уровень выполнения годового плана составляет 44%. Исполнение идет в графике с учетом того, что основной объем завоза осуществляется в навигационный период, когда северные акватории свободны ото льда", - добавил Чекунков.[27]



В целом в 2025 году объемы перевозок по Северному морскому пути (СМП) остаются на высоком уровне, хоть итоги года подводить рано, поскольку на момент августа 2025 года доступны данные за первую половину года и некоторые прогнозы. Согласно доступным отчетам, общий объем грузов в 2025 году прогнозируется на уровне 36–38,5 млн тонн, что примерно соответствует или немного ниже рекордного показателя 2024 года (37,9–38 млн тонн)[28]. Ожидается рост транзитных перевозок по количеству иностранных судов, особенно из Китая и Азии в целом.

Грузоперевозки по Северному морскому пути достигли нового рекорда - 37,9 млн тонн в 2024 году

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) в 2024 году достиг исторического максимума в 37,9 млн тонн, превысив показатель 2023 года на 1,6 млн тонн (таблица 2). Об этом стало известно в январе 2025 года.

Таблица 2 – Сравнение объемов грузоперевозок

Показатель	2024 год	2025 год (прогноз)	Изменение
Общий объем	37,9–38	36–40	±0–+2
Транзит	3,07	~4–4,5 (прогноз)	+30–45%
СПГ (экспорт)	~21,86	~22–23 (прогноз)	+5–8%

По данным «Росатома», в 2024 году было совершено рекордное количество транзитных рейсов — 92, а объем транзитных грузов превысил 3 млн тонн, что в полтора раза больше показателей 2023 года. Специалисты «ГлавСевморпути» рассмотрели 1312 заявлений на плавание в акватории СМП, что стало максимальным показателем за всю историю действия разрешительного порядка плавания[29].

1.6 Рост флота, стареющие суда и декарбонизация

В 2025 году объемы заказов в глобальном судостроении демонстрируют значительный спад по сравнению с рекордным 2024 годом, вызванный геополитическими факторами (включая тарифы США на китайские суда), снижением спроса на новые суда из-за переизбытка флота и фокусом на альтернативные топлива. По данным за первую половину 2025 года (H1), глобальные новые заказы упали на 54% в CGT (compensated gross tonnage) — с 42,58 млн CGT (1788 судов) в H1 2024 до 19,38 млн CGT (647 судов). Китай остается лидером, но его доля снизилась; Южная Корея нарастила долю в высокостоимостных сегментах; Япония сохраняет нишевую позицию. Полные данные за 2025 год недоступны на август, но прогнозы указывают на общее снижение на 30–40% год к году, с возможным восстановлением во второй половине за счет зеленых технологий.

Объемы заказов и сравнение с 2024 годом

В 2024 году глобальные заказы достигли пика, с доминированием Азии (Китай, Южная Корея и Япония — около 95% рынка). В 2025 году спад особенно заметен в Китае (-65–68% в H1), в то время как Южная Корея показывает меньшее падение (-7–33%), а Япония — стабильность в нишевых заказах.

Данные за полный 2025 год прогнозируют дальнейшее снижение: Китай может закончить год на уровне 30–35 млн CGT (из-за тарифов и перенасыщения рынка), Южная Корея — 9–10 млн CGT (рост в газовозах), Япония — 7–8 млн CGT (фокус на экологии). Orderbook (портфель заказов) на конец 2024: Китай — 63–65%, Южная Корея — ~20%, Япония — ~10%.

Структура заказов судов по странам

Структура заказов отражает специализацию: Китай фокусируется на массовом производстве, Южная Корея — на высокотехнологичных и дорогих судах, Япония — на экологических и специализированных. В 2025 году растет

доля "зеленых" судов (на альтернативных видах топлива, таких как LNG, аммиак, LPG), составляя до 78% в Китае (таблица 3).

Таблица 3 – Структура заказов судов по странам

Страна	2024 год (новые заказы)	H1 2025 (новые заказы)	Изменение (H1 2025 vs H1 2024)	Глобальная доля (2024 / H1 2025)
Китай (КНР)	46,45 млн CGT (70–74%)	10,04 млн CGT (370 судов) / 26,3 млн dwt	-65% (CGT) / -68% (dwt)	70–74% / 52–56%
Южная Корея	10,98 млн CGT (17%)	4,87 млн CGT (113 судов) / 14,2 млн dwt	-33% (CGT) / -7% (dwt)	17% / 25–30%
Япония	8,38 млн CGT (13%)	Нет детальных данных (8% доли)	Стабильно или небольшое снижение	13% / 8%

Китай (КНР): доминирует в танкерах (71% глобального orderbook), контейнеровозах, балкерах и сухогрузах. В 2024–2025 годах акцент на высокостоимостные суда и "зеленые" заказы (78,5% альтернативных топлива). Заказывают все типы, включая cruise ships и LNG carriers, но уступают в газовозах. В H1 2025 спад во всех сегментах из-за глобального снижения спроса.

Южная Корея: специализируется на высокостоимостных судах: LNG carriers (лидер), LPG carriers, VLCC (very large crude carriers), large container ships, аммиак- и LPG-перевозчики. В 2025 году рост в газовозах и CCS-ready designs (с захватом углерода). Заказы от греческих владельцев — 65% в H1 2025. Фокус на AI и экологических технологиях.

Япония: Нишевый подход: LNG и LPG суда, рефрижераторы, автомобильные паромы, балкеры. В 2025 году фокус на высокoэкологичные суда (LNG-fueled car

carriers), энергоэффективных и специализированных судах. Планы удвоить мощности к 2030, слияния верфей для роста.

Филиппины. Расположение страны и её обширная береговая линия позволяют ежегодно ремонтировать и строить большое количество судов. Страна специализируется на строительстве танкеров, балкеров и контейнеровозов для экспорта. Филиппинская морская отрасль получает выгоду от значительных иностранных инвестиций: такие компании, как Hanjin, Tsuneishi и Austal, открывают в стране свои операции. По данным Обзора морского транспорта ЮНКТАД за 2024 год, Филиппины были признаны одной из пяти ведущих стран в области судостроения в 2023 году с объемом производства 805 938 GT. В 2024 году филиппинские верфи построили на 4% больше судов, чем в 2023 году: в общей сложности было построено 506 судов.

Вьетнам. Судостроительная промышленность Вьетнама демонстрирует значительный рост, ориентируясь как на внутренний, так и на международный рынок. Вьетнам располагает внутренними судостроительными мощностями в размере 3,5 млн тонн в год для строительства новых грузовых судов. Судостроительная отрасль страны продемонстрировала в 2024 году высокие темпы роста, было построено и передано заказчику большое количество специализированных судов. Судостроительная промышленность Вьетнама ставит перед собой цель к 2030 году занять 0,8–0,9% мирового объема производства. Основное внимание уделяется строительству судов для перевозки генеральных грузов, контейнеровозов, газовозов и других вспомогательных судов. [30-35]

1.7 Прогнозы и тренды развития глобальной морской торговли и флота

Глобальная морская торговля в 2025 году продолжает демонстрировать устойчивый, но умеренный рост, несмотря на многочисленные вызовы, включая геополитические конфликты, тарифные барьеры, климатические изменения и другие. По разным прогнозам, рост объема морских перевозок в период до 2029 года ожидается в среднем на 2,4% ежегодно, в сегменте контейнерных перевозок отмечается чуть более высокий темп — 2,7%. Это ниже ожидаемого роста глобального ВВП (около 3%), что обусловлено фрагментацией торговли и неопределенностью в цепочках поставок. В 2023 году объем морской торговли достиг 13 млрд тонн с ростом на 2,4% год к 2024 году и эта тенденция сохраняется в 2025 году, хотя отмечается снижение темпа роста фрахтовых ставок из-за избытка флота и снижения спроса.

Ключевые тренды охватывают несколько направлений. Во-первых, декарбонизация: отрасль инвестирует в альтернативные топлива, такие как LNG, аммиак и биотопливо, с целью достижения нулевых выбросов к 2050 году. Однако прогресс составляет лишь 32–48% от необходимого, что требует большего глобального сотрудничества и регуляторных стимулов. Во-вторых, цифровизация: внедрение AI, IoT, робототехники и других современных технологий и программного обеспечения оптимизирует работу, снижая затраты на 10–20% в некоторых сегментах. Третье — геополитика: тарифы затрагивают 18% глобальной торговли к апрелю 2025 года, конфликты в Красном море и Суэце приводят к перемаршрутизации, увеличивая затраты на топливо и время в пути на 20–30%. Кроме того, флот растет: ожидается увеличение контейнеровозов на 4–5% в конце 2025 года, что может привести к снижению фрахтовых ставок на 10–15%, особенно в сегменте глобальных перевозок.

Региональные аспекты также играют роль. Азия доминирует с ростом экспорта на 3–4%, Европа сталкивается с регуляторными барьерами ЕС ETS

(Европейская система торговли выбросами), а США видят снижение импорта на 5,6% из-за тарифов. Прогнозы на 2025–2035 годы указывают на совокупный среднегодовой темп роста 2,69% для отрасли, с учетом трансформацией под влиянием политики, климата и технологий, включая зеленые коридоры и цифровизацию портов. Прогнозы и тренды представлены в таблице 4

Таблица 4 –Прогнозы и тренды.

Тренд	Прогноз на 2026–2029	Влияние на флот и торговлю	Примеры и региональные особенности
Рост объемов	+2,4% ежегодно	Увеличение контейнерных перевозок (+2,7%), но замедление из-за геополитики и тарифов.	Азия: +3–4% экспорта; США: -5,6% импорта TEU.
Фрахтовые ставки	Снижение на 10–15%	Нормализация на низком уровне из-за избытка судов и поставок.	Океанские маршруты: снижение из-за новых доставок; Красное море: рост затрат на 20%.
Декарбонизация	Ускорение инвестиций	Переход к зеленым топливам, регуляции ИМО; инвестиции в 10 млрд долларов в зеленые суда.	ЕС: ETS охват 70% выбросов; Азия: фокус на LNG.
Цифровизация	Рост на 20–30%	AI и IoT для эффективности; автономные суда в 10% флота к 2030.	Порты: IoT в Сингапуре снижает оборот на 15%; глобально: blockchain для цепочек поставок.
Геополитика	Увеличение рисков	Перемаршрутизация, тарифы; влияние на 18% торговли.	Ближний Восток: Суэц - 30% трафика; Китай-США: тарифы на суда +10–145%.

Декарбонизация в отрасли морского транспорта

Декарбонизация — это уменьшение выбросов углерода, и на практике это означает максимальное снижение выбросов CO₂.

Декарбонизация морского транспорта в 2024–2025 годах усиливается из-за регуляций и инвестиций, но с отставанием от глобальных целей. В 2024 году отрасль опубликовала ключевые стратегии, такие как US Maritime Decarbonization Action Plan, направленный на нулевые выбросы к 2050 году, и

декларацию о зеленых коридорах (минимум шесть к 2025 году). В 2025 году IMO одобрило Net-zero Framework — первое глобальное регулирование с обязательными лимитами GHG и ценообразованием на выбросы, требующее снижения интенсивности углерода на 30–40% к 2030 году по сравнению с 2008 и на 65% к 2040. Это включает мониторинг в реальном времени и переход к альтернативным топливам, где биотопливо конкурирует с авиацией.

Начиная с 2025 года, Европейский союз FuelEU регулирование вступает в силу. Регламент является дополнением к EU ETS и требует от операторов судов, заходящих в европейские порты, независимо от их флага, снизить интенсивность выбросов парниковых газов от топлива, используемого на их судах. Оно сродни стандарту чистого топлива для морских судов, поскольку устанавливает максимальные пределы годовой интенсивности выбросов парниковых газов при использовании энергии судами валовой вместимостью более 5 000 тонн, тем самым поощряя переход на альтернативные виды топлива. Регулирование распространяется на выбросы углекислого газа, метана и закиси азота в период бодрствования. Похожие EU ETS, если маршрут судна проходит внутри ЕС, 100% выбросов парниковых газов покрываются FuelEU. Если маршрут пролегает между странами ЕС и странами, не входящими в ЕС, 50% выбросов парниковых газов покрываются FuelEU.

Самым распространенным альтернативным морским топливом во всем мире является B24 (т.е., 24% содержания биокomпонентов); однако Роттердамский порт в Европе часто поставляет B30 - топливо, содержащее 30% биокomпонентов. Многие заинтересованные стороны ожидают, что большинство альтернативных видов морского топлива будет состоять из метилового эфира, отработанного кулинарного жира (UCOME). По данным Platts за октябрь, цена на B30 UCOME составляла около 879 долларов за метрическую тонну, а на VLSFO - около 630 долларов за тонну. Несмотря на эту разницу в ценах, ожидается, что прогресс в области топлива и технологий приведет к снижению затрат, стимулированию использования

альтернативных видов топлива и открытию новых возможностей для морского сектора. []

Страны-члены Международной морской организации (ИМО) заключили соглашение о глобальном стандарте выбросов топлива для морского сектора, который предусматривает введение платы за выбросы для судов, нарушающих этот стандарт. Об этом сообщило агентство Reuters.

Напомним, ранее США вышли из переговоров по декарбонизации в рамках 83-й сессии Комитета ИМО по защите морской среды, призвав другие страны последовать их примеру и пригрозив ввести «ответные меры» в отношении любых сборов, взимаемых с американских судов.

Несмотря на это, большинство стран одобрили меры по сокращению выбросов CO₂, чтобы помочь достичь цели ИМО по сокращению чистых выбросов от международного судоходства на 20% к 2030 году и их ликвидации к 2050 году.

Согласно этой схеме, с 2028 года с судов будет взиматься штраф в размере 380 долларов США за метрическую тонну за каждую дополнительную тонну эквивалента CO₂, выбрасываемую ими сверх фиксированного порогового значения выбросов, а также штраф в размере 100 долларов США за тонну за выбросы, превышающие более строгий предел выбросов.

Странам еще предстоит дать окончательное одобрение на заседании ИМО в октябре.

Переговоры выявили разногласия между правительствами по поводу того, насколько быстро следует подтолкнуть морской сектор к сокращению его воздействия на окружающую среду.

Как сообщили Reuters делегаты, предложение об ужесточении налога на все выбросы углерода в секторе судоходства, поддержанное странами Тихоокеанского региона, уязвимыми к изменению климата (которые воздержались при голосовании в пятницу), а также Европейским союзом и

Великобританией, было отклонено после противодействия ряда стран, включая Китай, Бразилию и Саудовскую Аравию.

Ожидается, что сделка принесет до 40 миллиардов долларов в виде сборов с 2030 года, часть из которых пойдет на то, чтобы сделать дорогостоящее топливо с нулевым уровнем выбросов более доступным.

В 2030 году основной лимит выбросов потребует от судов сократить интенсивность выбросов своего топлива на 8% по сравнению с базовым уровнем 2008 года, тогда как более строгий стандарт потребует сокращения на 21%. К 2035 году основной стандарт сократит выбросы топлива на 30% по сравнению с 43% по более строгому стандарту.

Суда, которые сократят выбросы до уровня ниже установленного более строгого предела, будут вознаграждены кредитами, которые они смогут продать судам, не соблюдающим требования [37].

Ограничение содержания серы в судовом топливе

Глобальные ограничения содержания серы в топливе по требованиям ИМО остается 0,5% с 2020 года, с запретом на перевозку несоответствующего топлива без скрубберов, что сохраняется в 2024–2025 годах. В зонах ЕСА (например, Китай, ЕС, США) лимит — 0,1%, с усилением контроля в портах ЕС (смена топлива за 2 часа до швартовки). Ключевое изменение в 2025 году: с 1 мая в Средиземном море вводится ЕСА с лимитом 0,1%, затрагивая все суда и снижая SOx на 80%. Предложения о глобальном лимите 0,1% обсуждаются на МЕРС ИМО в 2025, с возможным вступлением в силу в 2027 году.

Повышение требований кибербезопасности в 2024 и 2025 году

В 2024 и 2025 годах требования к кибербезопасности в морском флоте и судостроении значительно усилились, в ответ на растущее количество кибератак на критическую инфраструктуру. Международные организации, такие как ИМО (Международная морская организация), IACS (Международная ассоциация классификационных обществ) и национальные регуляторы,

включая USCG (Береговую охрану США), приняли нормативные правовые акты сохранения безопасности. Введенные требования охватывают как существующий флот, так и новые суда, с акцентом на интеграцию кибербезопасности в процессы строительства и эксплуатации.



Фото: <https://rs-class.org/news/articles/v-fokuse-vnimaniya-kiberbezopasnost-/>

В 2024 году ключевым шагом стало введение унифицированных требований IACS UR E26 и UR E27, которые вступили в силу 1 июля 2024 года. В документе UR E26 делается акцент на киберустойчивости судов в целом, требуя от судовладельцев, верфей и поставщиков внедрения барьеров кибербезопасности в системы судна. Документ включает оценку рисков, сегментацию сетей, мониторинг и меры реагирования на инциденты.

UR E27 касается подключенных систем, таких как ОТ (операционные

Прогнозы и тренды развития глобальной морской торговли и флота

технологии) и IT, и обязывает обеспечивать их защиту от внешних угроз. Эти требования обязательны для судов, заказанных на строительство после 1 июля 2024 г., и рекомендуются для уже эксплуатируемых судов. Они дополняют рекомендации ИМО по управлению киберрисками, интегрируя их в процессы классификации судов.

ИМО в 2024 году обновила свои рекомендации по управлению киберрисками в морской отрасли. В августе 2024 года была запущена новая инструментальная панель (toolkit) для противодействия "инсайдерским угрозам" — рискам от внутренних угроз. Это дополняет резолюцию MSC.428(98) от 2017 года, которая требует включения кибербезопасности в системы управления безопасностью (SMS) по ISM Code. В мае 2024 года комитет MSC 108 одобрил обновленную версию циркуляра MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3, которая предоставляет высокоуровневые рекомендации по идентификации, оценке и минимизации киберугроз. Эти обновления подчеркивают необходимость регулярных аудитов, обучения экипажей и интеграции кибербезопасности в повседневные операции флота.

В 2025 году акцент сместился на национальное регулирование, особенно в США. 17 января 2025 г. USCG опубликовала правило "Cybersecurity in the Marine Transportation System" [38], которое вступило в силу 16 июля 2025 г. Это правило устанавливает минимальные требования к кибербезопасности для судов под флагом США, портовых сооружений и внешних континентальных шельфов. Владельцы и операторы обязаны разработать План кибербезопасности (Cybersecurity Plan), назначить офицера по кибербезопасности (CySO), проводить ежегодные аудиты и тренинги. С 16 июля 2025 г. все инциденты, включая подозрения на кибератаки, должны сообщаться в Национальный центр реагирования (NRC) в течение 4 часов. Правило также требует соответствия международным стандартам ИМО и интеграции с существующими планами безопасности по MTSA (Maritime Transportation Security Act). Для судостроения это означает, что новые суда

должны учитывать кибербезопасность на этапе проектирования, включая защиту от уязвимостей в цепочках поставок.

Кроме того, в 2025 году IMO продолжила обновления: в апреле был утвержден циркуляр MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3, который усиливает фокус на emerging threats, таких как AI-атаки и инсайдерские риски. Для судостроения это подразумевает обязательное тестирование систем на уязвимости перед сдачей судна. Общие тенденции включают переход к стандартам ISO/IEC 27001 для сертификации и использование AI для мониторинга угроз.

В целом, эти изменения требуют от отрасли инвестиций в технологии и обучение, чтобы избежать хакерских атак, штрафов и простоев. Несоблюдение может привести к запрету на эксплуатацию, как предусмотрено в новых правилах USCG. К августу 2025 года многие компании уже начали адаптацию, но полная реализация ожидается к 2026 году.

Рост военно-политических рисков

В 2024 и 2025 годах военно-политические риски для глобального морского транспорта значительно возросли, став одним из ключевых факторов нестабильности в отрасли. Согласно отчетам, политическая нестабильность остается главной угрозой уже третий год подряд, усугубляемая геополитическими конфликтами и торговыми войнами. Основные угрозы включают атаки на суда, пиратство, санкции, кибератаки и нарушения свободы навигации, что сказывается на 80% глобальной торговли, зависящей от морских путей.

Одним из ключевых проявлений роста рисков стали конфликты в Красном море, где хуситы (поддерживаемые Ираном) продолжили атаки на коммерческие суда, что привело к перемаршрутизации через мыс Доброй Надежды, удлинняя судовой путь на 20-30% и повышая расходы на топливо, персонал и углеродные выбросы. В 2024 году количество инцидентов в этом регионе выросло, а в первом квартале 2025 года глобальное пиратство и вооруженные ограбления увеличились на 35% по сравнению с предыдущим

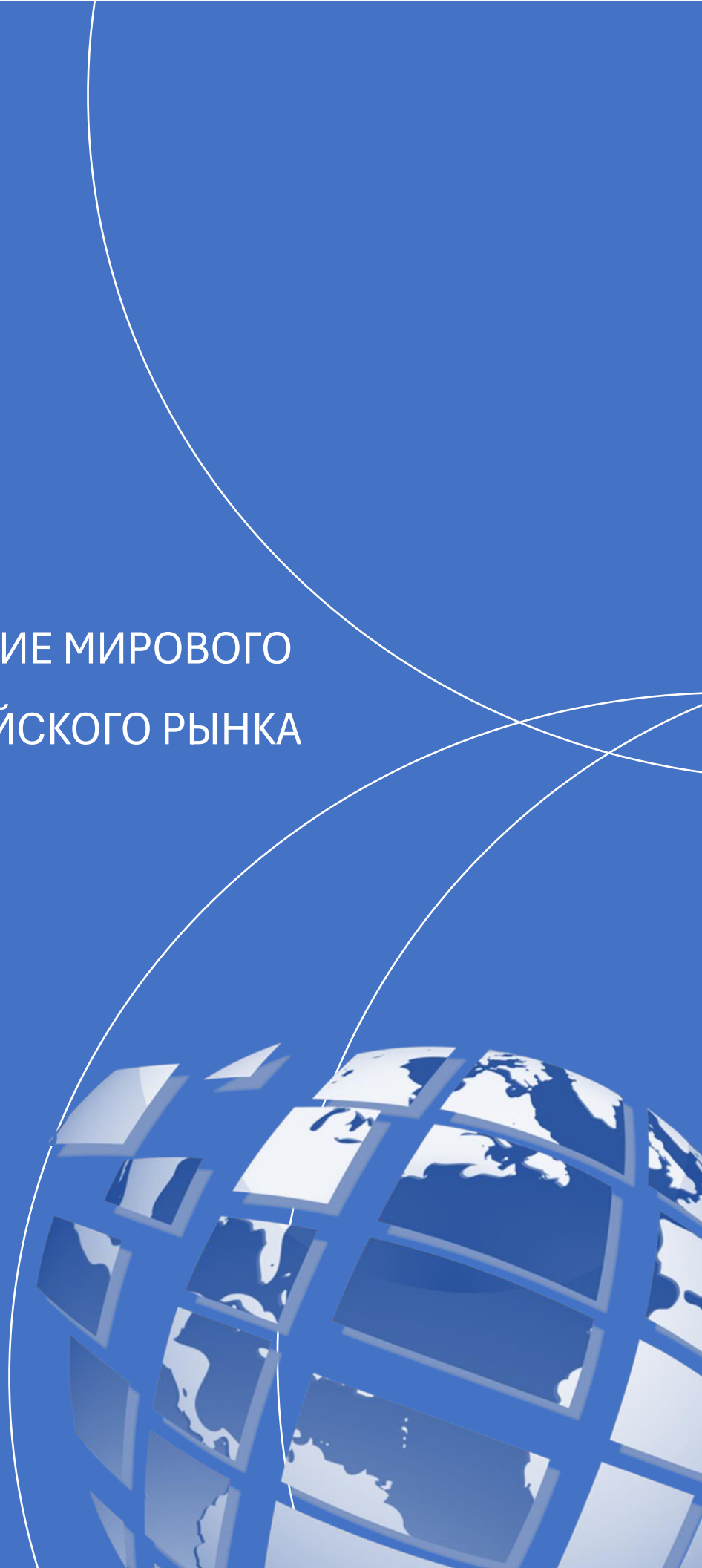
годом. В Черном море продолжаются последствия российско-украинского конфликта, включая атаки на суда и "теневой флот" России для обхода санкций на нефть, что создает риски столкновений и экологических катастроф.

Геополитические напряжения в Южно-Китайском море и Тайваньском проливе, где Китай усиливает претензии на территории, угрожают свободе навигации, с инцидентами, такими как милитаризация островов и столкновения с судами США и союзников. Эти риски усиливаются санкциями и торговыми барьерами: в 2025 году администрация Трампа ввела повышенные тарифы на импорт, включая суда из Китая, что усугубляет неопределенность в цепочках поставок. Кроме того, растут кибератаки на порты и суда, а также трафик оружия, наркотиков и нелегальных мигрантов.

Влияние на глобальный морской транспорт проявляется в росте страховых премий (на 5% в 2025 году), сокращении доступности военного страхования и рекордном числе морских аварий — 250 в 2024 году, с акцентом на пожары на контейнеровозах. Это приводит к удорожанию фрахта, задержкам и рискам для экипажей, увеличение похищений. Прогноз на 2025 год осторожный: риски могут возрасти из-за эскалации конфликтов или снизиться при дипломатических успехах, но отрасль требует усиления сотрудничества, как указано в декларации G7 и дебатах ООН. В целом, эти риски подчеркивают необходимость инвестиций в резилиентность, включая технологии мониторинга и международные механизмы.

2

СОСТОЯНИЕ МИРОВОГО
И РОССИЙСКОГО РЫНКА
МАРИНЕТ



Основные сегменты рынка МАРИНЕТ являются результатом проникновения новых технологий в традиционные рынки морского транспорта, морской добычи полезных ископаемых, производства продовольствия и судостроения:

Сегмент «цифровая навигация» — цифровые технологии для морского транспорта (судоходных компаний, портов, морских администраций, логистических компаний и др.);

Сегмент «технологии освоения ресурсов мирового океана», представляющие собой технологии использования минеральных, биологических и энергетических ресурсов мирового океана как ключевого источника ресурсов для нового этапа развития человечества;

Сегмент «инновационное судостроение» — применение новых технологий для создания новых типов судов, морской техники и морских сооружений для обеспечения новых потребностей в морском транспорте и освоении ресурсов океана.

Сегмент «развитие человеческого капитала» — совершенствование системы образования и обеспечения глобальных рынков «Маринет» профессиональными кадрами, соответствующими по квалификации международному рынку труда.

2.1. Цифровая навигация (e-Navigation) и связь

На глобальном рынке e-Navigation и связи в 2025 году наблюдается устойчивый рост, движимый цифровизацией и внедрением новых технологий. Рынок морской информации оценивается около 2,9–3,1 млрд USD в 2025 году (рост с 2,47 млрд в 2024), с прогнозом до 5,58 млрд к 2034 при CAGR 8,5%. Это обусловлено спросом на данные, полученные в режиме реального времени для оптимизации маршрутов, с интеграцией AI и IoT для предиктивного анализа (например, прогнозирование погоды через спутниковые снимки). Рынок навигационных систем достиг 14–15 млрд USD в 2025 (с 13,74 млрд в 2024), с прогнозом до 18,36 млрд к 2031 при CAGR 4–6%. Более широкий рынок морской электроники (включая e-Navigation) оценивается в 7,24 млрд USD в 2025, с ростом до 12,78 млрд к 2034 при CAGR 5,3%, благодаря GPS, AIS и ECDIS.

В конце 2024 года государства-члены Международной гидрографической организации (МГО) приняли первый набор эксплуатационных стандартов для навигационных продуктов и услуг S-100. Это событие открывает путь к разработке официальных продуктов и услуг на основе этих стандартов, позволяя властям предоставлять морякам более актуальную и качественную информацию.

Внедрение продуктов S-100 выведет морскую навигацию на новый уровень, повысив безопасность и эффективность судоходства, а также принесет экологические и экономические выгоды. Помимо Traficom и Финского метеорологического института, ожидается, что и другие организации в будущем будут разрабатывать и публиковать различные продукты и услуги S-100. [39]

Навигационные системы в России

В России основной навигационной системой является ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система), которая представляет собой аналог американской GPS и обеспечивает позиционирование как для гражданских, так и для военных нужд. Система продолжает развиваться: в марте 2025 года был успешно запущен спутник GLONASS-K2 с космодрома Плесецк [40], что ознаменовало значительный прогресс в модернизации constellations, улучшив точность и покрытие. Несмотря на санкции, Российская Федерация планирует дальнейшее развитие ГЛОНАСС, включая запуск модернизированных спутников начиная с 2025 года. К 2025 году система должна охватывать территорию России и соседние регионы с новой архитектурой.

Российская Федерация также сотрудничает с Китаем в интеграции ГЛОНАСС с китайской системой BeiDou для создания единой глобальной навигационной сети, что повысит совместимость и устойчивость систем. В декабре 2024 года Россия ввела обязательное использование ГЛОНАСС для воздушного транспорта, заменяя GPS в отечественных самолетах для повышения национальной безопасности. Кроме того, в

России проводятся конференции по интегрированным навигационным системам, такие как 32-я Санкт-Петербургская международная конференция в 2025 году, где обсуждаются инновации в области GNSS.

Однако система сталкивается с вызовами, включая случаи глушения и спуфинга сигналов GNSS в регионах, граничащих с Россией, что влияет на авиацию и морскую навигацию. Рынок навигационных систем в России растет благодаря государственной поддержке ГЛОНАСС, с акцентом на национальную безопасность и интеграцию с другими технологиями к 2031 году.

Морские телекоммуникационные системы

В морской отрасли России акцент делается на развитии собственных телекоммуникационных систем из-за ограничений доступа к западным технологиям. В 2025 году Россия активно создает систему мобильной спутниковой связи для морского флота, чтобы обеспечить независимую коммуникацию для судов. Это связано с попытками недружественных стран ограничить использование систем вроде Inmarsat российскими судами [41].

Глобальные тенденции влияют на Россию: растет использование высокоскоростных спутниковых систем для передачи данных и улучшения связи в море, с прогнозом роста рынка морских коммуникаций до 2033 года. В России проводятся конференции, такие как SATCOMRUS 2025, где обсуждаются инновации в спутниковой связи для пользователей, включая морской сектор.

Однако существуют риски: Россия обвиняется в угрозах подводным кабелям, которые передают более 97% мировых телекоммуникаций, с увеличением активности вокруг ключевых кабелей в 2024–2025 годах. Кроме того, растут угрозы от спуфинга спутниковых сигналов со стороны России и Китая, влияющие на системы вроде Starlink. Для защиты разрабатываются новые EW-системы.

Гибридные наземно-спутниковые коммуникации

Гибридные системы, сочетающие наземные и спутниковые коммуникации, активно развиваются в России для обеспечения стабильного покрытия, особенно в удаленных районах. В 2025 году компания MTS проводит тесты 5G гибридной спутниковой системы связи, позволяющей совершать звонки с обычных смартфонов через спутник в зонах без наземной инфраструктуры; результаты ожидаются в третьем квартале 2025 года.

К 2030 году Россия планирует покрыть всю территорию, включая Арктику, стабильной спутниковой связью за счет национальной группировки спутников. В марте 2025 года одобрено создание низкоорбитальной группировки "Рассвет" для спутникового интернета. Разрабатываются гибридные системы на базе LEO для direct-to-device услуг и LPWAN-сетей. [42]

Международные тенденции включают интеграцию GEO, MEO и LEO в мультиорбитальные сети, что актуально для России в условиях санкций. ITU-R разрабатывает рекомендации по интегрированным гибридным системам. В военной сфере гибридные терминалы внедряются для флота и авиации к 2025 году. Россия участвует в конференциях вроде APSAT 2025 для обсуждения этих технологий.

Цифровые двойники для портов и флота

Цифровые двойники — виртуальные модели реальных объектов — применяются в России для оптимизации портовых операций и управления флотом. Владивостокский морской торговый порт (ВМТП) перешел на цифровой двойник порта, что позволяет оптимизировать маршруты грузов, перемещения контейнеров и прогнозировать операции еще до подхода судов. Это снижает простои и повышает эффективность, используя ИИ для анализа данных.



Фото: <https://morvesti.ru/analitika/1688/94960/>

Росморпорт представил проекты цифровизации, включая внедрение систем в портах Санкт-Петербург, Астрахань и Оля в 2024–2025 годах для автоматизации процессов. Для флота цифровые двойники судов используются на стадии проектирования для проверки технических решений и моделирования. В 2025 году планируется создание цифрового двойника океана с использованием ИИ для мониторинга морских операций.[43]

Цифровой двойник "северного завоза" помогает прогнозировать логистические риски в арктических регионах, способствуя экономике. Исследования

показывают применение цифровых двойников для модернизации пассажирских портов, анализа инфраструктуры с помощью дронов и снижения углеродных выбросов. Рынок "умных портов" в России растет в рамках глобального тренда, с прогнозом увеличения до \$7,95 млрд к 2030 году. Компании вроде "Моделирование и цифровые двойники" продвигают технологии для промышленной эксплуатации.[44]

ABS одобрило модули программного обеспечения для морских автономных судов от MTI

18 марта 2025 года ABS передало AiP платформу APExS-auto от MTI, NYK и Japan Marine Science в рамках MEGURI 2040 для автономных судов. Фреймворк управляет жизненным циклом систем с STPA для оценки рисков, адаптируясь к изменениям. Модули Risk Identification, Safety Control для автоматизации (ISO 21374) Соответствуют IMO MASS и IACS и готовы к применению. [45-46]

Германия разрешила испытания дистанционного управления на ВВП

19 мая 2025 года GDWS в Германии разрешило HGK Shipping полугодовые испытания дистанционного управления баржами "Niedersachsen 2" и "Hannover" по каналам из центра в Дуйсбурге с SEAFAR. Министр Патрик Шнайдер видит перемены для отрасли с дефицитом кадров. Тесты показали стабильность, успех может продвинуть "умные" операции. Россия разрешила такие испытания с 2020 года. [47]

Крупное обновление цифровой платформы OneOcean от LR

В апреле 2025 года Lloyd's Register обновила OneOcean, объединив планирование, compliance и аналитику. Новая UKC адаптируется к SIRE 2.0, прогноз погоды улучшил ETA до 96%. Интеграция с ECDIS, Reg4Ships и дашборды для CO₂/топлива упрощают отчетность (EU ETS). API для ERP. TotalEnergies и Regional Container Lines сократили затраты на 20% и топливо на 3%.[48]

Партнёрство RightShip и Mapsea для создания «умного» мостика

В апреле 2025 года RightShip и Mapsea интегрировали Safety Score и GHG Rating на картплоттере в программе Zero Harm. Mapsea собирает данные (датчики, AIS), показывая зоны риска цветами. Обновление каждую минуту оптимизирует курс. Тест на Seaspan Vancouver снизил контроль на 30%. Массовое внедрение к 2026 году [49].

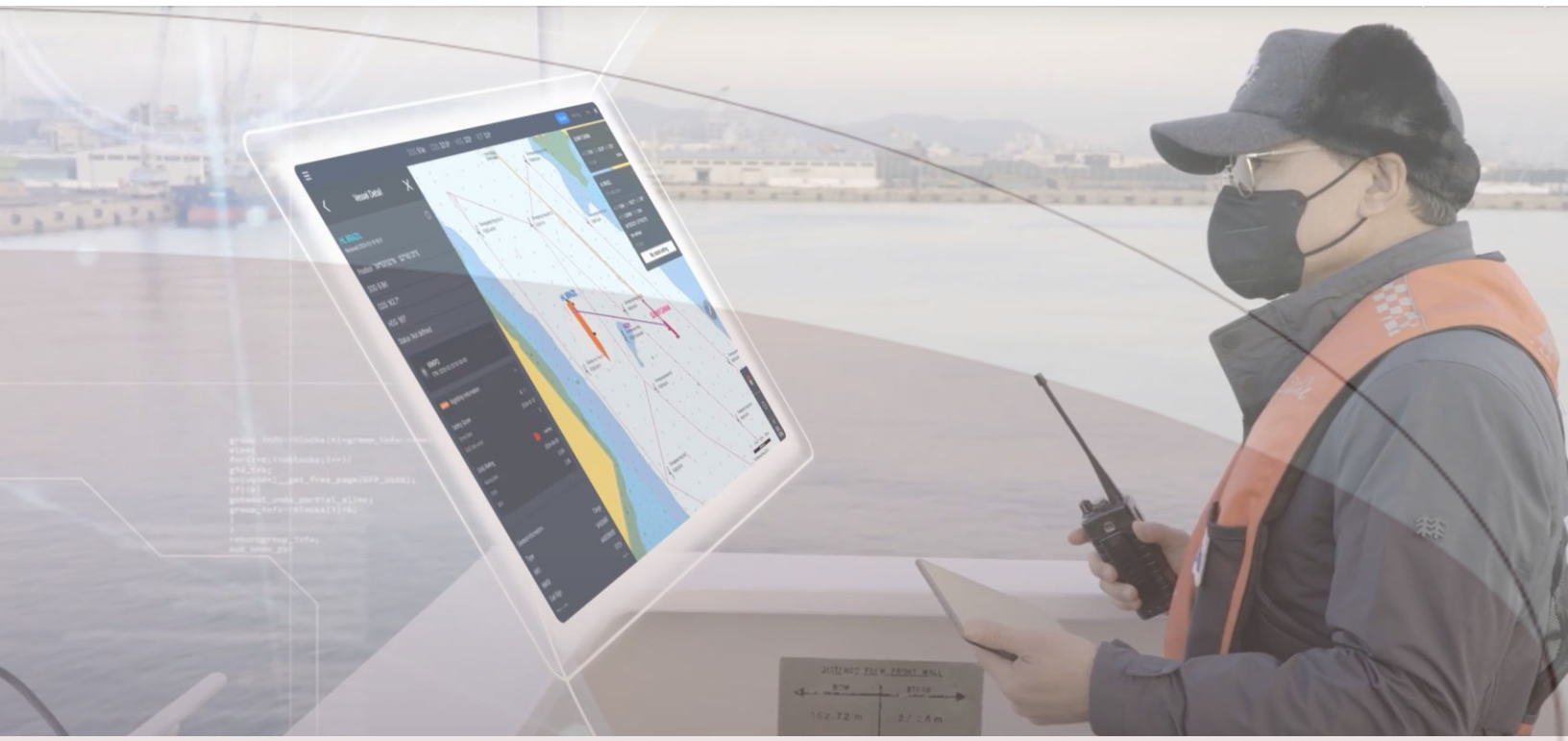


Фото экрана: <https://rightship.com/insights/mapsea-joins-zero-harm-innovation-partners-program>

2.2 Технологии освоения ресурсов океана

В сегменте технологий освоения ресурсов мирового океана отмечается рост спроса на энергоресурсы, минеральные ресурсы и научные исследования мирового океана. Глобальный рынок оффшорного бурения вырос с 33,53 млрд долларов в 2024 году до 36,28 млрд долларов в 2025 году. Рынок автономных подводных аппаратов (AUV) увеличивается по некоторым оценкам с 2,4 млрд долларов в 2024 году до 2,7 млрд долларов в 2025 году, благодаря глубоководным исследованиям и возобновляемой энергии. Многие страны инвестируют в новые научно-исследовательские суда и подводные аппараты, но есть и вызовы, такие как призывы к мораторию на глубоководную добычу от 37 стран (включая Францию, Германию, Чили).



Фото: <https://neftegaz.ru/news/vtrende/746832-materialy-vmp-zashchishchayut-unikalnye-obekty/>

В 2025 году контракты на стадии ЕРСС (Проектирование, Закупки, Строительство и Ввод в Эксплуатацию) составят 54 млрд долларов, включая 290 подводных фонтанных установок и 18 плавучих добычных установок. Основные регионы активности — Африка (26%), Америка (25%) и Ближний Восток (24%). Китай лидирует в инвестициях в энергетику, особенно в возобновляемые источники (ВИЭ), где ветровая и солнечная энергия достигли 26% в общем производстве электроэнергии в апреле 2025 года. Китай также строит первый подводный центр обработки данных на базе ветроэнергии (инвестиции 1,6 млрд юаней, мощность до 24 МВт).

Глобальные проекты в области возобновляемых источников энергии.

Южная Корея: Проект плавучей ветряной электростанции Bandibuli/Firefly мощностью 750 МВт, реализуемый Balmoral Comtec, LS Cable & System и LS Marine Solution. Электростанция будет расположена в 70 км от побережья Ульсана на двух площадках по 75 км².

Бельгия: строительство первого в мире искусственного энергетического острова принцессы Елизаветы в Северном море. Проект получил финансирование ЕС в размере 650 млн евро в 2024 году и интегрирует 3,5 ГВт офшорной ветровой энергии, что достаточно для питания более 3 млн домохозяйств. Остров оснащен высоковольтной инфраструктурой постоянного (HVDC) и переменного тока (HVAC), соединяющей ветряные электростанции и будущие линии с Великобританией и другими странами.

Европейский союз: в мае 2025 года начата разработка новой стратегии для укрепления морской отрасли, с акцентом на инновации и зеленые технологии.

Мировые разработки в подводной робототехнике

Израиль: Israel Aerospace Industries (IAI) поставляет автономный подводный аппарат BlueWhale (5,5 т) ВМС Греции. Аппарат выполняет задачи разведки, обнаружения подлодок, акустического анализа и поиска мин.

Великобритания: Defence Science and Technology Laboratory

Технологии освоения ресурсов океана

адаптировала коммерческий ROV для защиты подводных трубопроводов и кабелей от саботажа и мин. Испытания в Северном море подтвердили эффективность.

DeerOcean: Новый беспилотный надводный корабль (USV) Challenger (24 м длиной, 7,5 м шириной) с гибридной дизель-электрической установкой и ROV для работы на глубине до 1500 м. Используется для инспекций, обслуживания и ремонта в шельфовой энергетике, с автономностью до 30 дней.

Швеция: Saab UK модернизировала ROV Seaeye Panther XTP для работы на глубине до 3000 м, с улучшенной системой удержания позиции и инструментами для резки и сварки.

США: Назначение вице-адмирала ВМС США Джона Мастина вице-президентом Saildrone подчеркивает переход компании от гражданских океанографических исследований к военным задачам, усиливая масштабирование USV для морской безопасности.

В России морские платформы для добычи нефти и газа в основном расположены в Арктике (Печорское море), на Дальнем Востоке (Сахалинский шельф, Охотское море), в Каспийском море и частично в Балтийском море. Точное общее количество платформ варьируется в зависимости от классификации (стационарные, плавучие буровые установки, производственные платформы), но по данным на 2025 год, активных морских платформ для добычи углеводородов насчитывается около 15–20 единиц, включая стационарные и мобильные. Это включает как производственные платформы (для добычи), так и буровые (для разведки и разработки). Морская добыча составляет около 5–6% от общей добычи нефти (30 млн т) и газа (38 млрд м³) в России. Из них 11–15 плавучих буровых установок (включая полупогружные и самоподъемные) и около 8–10 стационарных добычных платформ (крупнейшие представлены в таблице 4).

Таблица 4 – крупнейшие морские нефтегазовые платформы

Регион	Ключевые платформы	Оператор	Добыча
Арктика (Печорское море)	Приразломная	Газпром	Нефть: до 6.6 млн т/год; запасы ~74 млн т нефти.
Сахалинский шельф (Охотское море)	Berkut (Чайво поле, Сахалин-1)	Роснефть/ ExxonMobil	Нефть: до 4.5 млн т/год; одна из крупнейших в мире.
	Orlan (Чайво, Сахалин-1)	Роснефть/ ExxonMobil	Нефть и газ.
	Lun-A (Лунское, Сахалин-2)	Газпром	Газ: основной для СПГ.
	Piltun-Astokhskoye-A и B (Пильтун-Астохское, Сахалин-2)	Газпром	Нефть и газ.
Каспийское море	им. В. Филановского (3 платформы: добычная, жилой блок, riser block)	Лукойл	Нефть: ~6 млн т/год; газ: ~1 млрд м³/год.
	им. Ю. Корчагина	Лукойл	Нефть и газ.
Балтийское море	D6 (Кравцовское)	Лукойл	Нефть: небольшая добыча.

Основные операторы — Газпром (Арктика, Сахалин-2), Роснефть (Сахалин-1, множество лицензий на шельф), Лукойл (Каспий, Балтика). Роснефть имеет 52 лицензии на шельф с ресурсами 42 млрд т н.э., но не все с платформами. Развитие и разработка месторождений тормозится санкциями (с 2014, усилены в 2025), что ограничивает доступ к технологиям и инвестициям. В 2025 добыча нефти ожидается 515–520 млн т (общая), с шельфом ~5%. Планы развития шельфа амбициозны, но задерживаются из-за санкций, логистики и экологии. Офшорная добыча — приоритет в арктическом регионе. Ключевые проекты:

Каменномысское-море (Обская губа, Арктика, Газпром): запуск планируется в 2025 году. Вторая платформа в российской Арктике после Приразломной. Добыча газа ~5.2 млрд м³/год, нефти ~1.7 млн т/год. Инфраструктура: стационарная платформа, трубопроводы.

Нене морское (Камерун? Но связано с Россией через СПГ): запуск планируется в конце 2025 — начале 2026. Офшорное месторождение для СПГ, добыча нефти и газа.

Лаявожнефтегаз (Арктика, Роснефть/Лукойл): Начало добычи нефти в 2026 году.

Восток Ойл (Таймыр, Роснефть): Отложен на 2 года (первоначально 2024), возможен запуск первой очереди в 2026.

Каламкас-море (Каспий, Казахстан-Россия): монтаж платформы в 2026 году.

Долгинское (Печорское море, Газпром): Отложено до 2031.

Общий прогноз: Инвестиции в офшор ~21–22 млрд долларов в 2025 (Газпром/Роснефть), но Газпром сократил бюджет на 7%. К 2030 планируется удвоение добычи на шельфе, но санкции (усилены в 2025) замедляют такие планы. Россия фокусируется на импортозамещении и партнерствах (Мьянма, Китай).

Научно-исследовательские суда (НИС) России играют ключевую роль в изучении Мирового океана, Арктики, Антарктики, внутренних морей и озёр. Они используются для океанографических, геологических, биологических и экологических исследований, а также для мониторинга ресурсов. Флот включает как морские, так и речные/озёрные суда. Основные данные основаны на информации на август 2025 года, с учётом планов модернизации и строительства в рамках национальных проектов, таких как "Наука и университеты". Общий флот насчитывает десятки единиц, но точное число варьируется в зависимости от классификации (морские, речные, активные/на ремонте).

По разным оценкам, в России насчитывается около **20–30 активных морских научно-исследовательских судов**. В составе флота Российской академии наук (РАН) — 25 морских судов общей валовой вместимостью 537 928 тонн. Если учитывать речные и вспомогательные суда, общее число может

достигать 65–81 единиц (включая гидрографические и экспедиционные). В 2024–2025 годах флот активно обновляется: в 2024 году российские судовладельцы получили 24 новых морских транспортных судна (дедвейт 1,3 млн тонн). Общий план на 2025 год — постройка 105 судов различных типов, с ростом до 235 в 2026 году.

Среди действующих судов одним из старейших является "Профессор Водяницкий", построенный в 1976 году в Финляндии (город Турку). Судно продолжает экспедиции, включая мониторинг Чёрного моря, и вмещает экипаж и учёных для комплексных исследований.

"Академик 2025" — новейший научно-исследовательский ледокол, введённый в эксплуатацию в 2025 году. Он сочетает передовые технологии для работы в арктических условиях. Также в 2025 году начал работу "Викентий Зайцев" (спущен на воду в 2024 году, для Байкала), оснащённый современным оборудованием для лимнологических исследований. Другое новое — "Иван Фролов" (ледовый класс Arc7, ключевой для полярных исследований, представлен на выставке "Нева 2025").

Да, новые суда активно строятся и планируются в рамках стратегии обновления флота до 2035 года, с акцентом на Арктику, Антарктику и южные моря (Чёрное, Азовское, Каспийское). В ближайшие годы предусмотрено строительство около 10 НИС, включая:

Одно судно ледового класса Arc7 (для полярных исследований).

Два крупных НИС (водоизмещением до 2500 тонн, неограниченный район плавания).

3–4 среднетоннажных судна (для Каспия, Чёрного моря и других регионов). Финансирование: 6,3 млрд руб. на 2025–2027 годы. Кроме того, в 2024 году на капитальный ремонт НИС выделено 665 млн руб.

Построенные или введённые в 2024–2025 годах:

- "Викентий Зайцев": Спущен на воду в 2024 году, начнёт работу весной 2025 года на Байкале (для экологических и лимнологических исследований).

- "Иван Фролов": Ледовый класс Arc7, построен и представлен в 2025 году для арктических экспедиций.

- "Академик 2025": Новейший ледокол, введен в 2025 году.

- "Академик Шокальский" (новая версия): Выйдет в первый круиз в 2025 году.

В 2024 году завершена модернизация 5 судов ("Академик Николай Страхов", "Академик Сергей Вавилов", "Академик М.А. Лаврентьев" и другие).

В целом, флот обновляется для укрепления позиций России в исследованиях мирового океана, но сталкивается с вызовами, такими как санкции и необходимость импортозамещения.

Рынок подводных аппаратов Российской Федерации (включая автономные необитаемые подводные аппараты — АНПА, телеуправляемые — ТНПА, подводные дроны и гибридные системы) в России активно развивается, но остается относительно небольшим по сравнению с глобальными лидерами (США, Китай). Он ориентирован на оборону, нефтегазовую отрасль, научные исследования и экологию. По оценкам, в 2025 году объем российского рынка беспилотных подводных аппаратов (unmanned underwater vehicles, UUV) составляет около 174,92 млн долларов США, с прогнозируемым ростом в ближайшие годы. Глобально рынок UUV оценивается в 4,72 млрд долларов в 2024 году и растет на 16,2% ежегодно до 2032 года, где Россия занимает долю около 3–4%. В России рынок развивается за счет импорта (особенно ТНПА), но растет спрос на отечественные разработки из-за санкций и значимости импортозамещения. Ключевые факторы роста: инвестиции в Арктику и шельф (нефтегаз), оборонные нужды и экология. По прогнозам, глобальный рынок подводной робототехники достигнет 10,8 млрд долларов к 2027 году с CAGR 12,8%, и Россия стремится увеличить свою долю. Однако вызовы включают дефицит специалистов и зависимость от иностранных компонентов.

В 2024–2025 годах рынок стимулируется проектами Росрыболовства и Минпромторга, с бюджетом на разработки в сотни миллионов рублей. В 2024–

2025 годах российские разработки фокусируются на повышении автономности, искусственном интеллекте, глубине погружения и интеграции с другими системами (дроны-свармы, ядерные источники энергии).

В последние годы представлено несколько новых моделей, в основном на выставках, например:

Аргус-Д (ЦКБ «Рубин», 2024): АНПА-носитель для других дронов, для глубоководных миссий; автономный, с разворачиванием под водой.

Витязь-Д (ЦКБ «Рубин», 2024): автономный глубоководный АНПА для океанских исследований, строительство начато; достигает Марианской впадины.

"Марлин - КН" АО "Тетис Про", 2024): Подводный дрон для разминирования, вес 50 кг, работает от -20°C до +50°C.

В США отмечается активное участие в оффшорном бурении. В 2024–2025 годах наблюдался рост интереса к буровым установкам, сумма сделок составила около 3,8 млрд долларов в 2024 году. Влияние тарифов на импорт оборудования (из Бразилии и Сингапура) замедлило некоторые проекты глубоководной разведки.

NOAA выполнила ряд экспедиций в Тихом океане и вокруг Пуэрто-Рико в 2024-2025 годах с использованием подводных аппаратов для поиска энергоресурсов. Северная Америка лидирует на рынке автономных необитаемых подводных аппаратов благодаря большим инвестициям в нефтегазовую отрасль. В 2025 году США заключили соглашение с Островами Кука для добычи минеральных ресурсов [50].

В 2024–2025 годах США активно обновляют свой флот научно-исследовательских судов, в том числе модернизируя существующий флот и строя новый, внедряя в них новые технологии. Это касается проектов NOAA (Национальное управление океанических и атмосферных исследований), NSF (Национальный научный фонд), UNOLS (University-National Oceanographic Laboratory System) и других менее крупных организаций. По некоторым

оценкам общий флот научно-исследовательских судов в США насчитывает около 17 единиц, управляемых 13 учреждениями. Ниже приведен обзор ключевых разработок, основанный на доступных данных на август 2025 года.

В 2025 году IARPC (Межагентская арктическая исследовательская политика) разрабатывает новые маршруты и запланированы многочисленные экспедиции, особенно в Арктике и Аляске.

Флот обновляется с акцентом на эффективность, снижение выбросов и новые технологии (гибридные двигатели, автономные системы). В 2025 году ожидается рост операций в Арктике, где USCG реагирует на присутствие иностранных судов (например, китайских в 2025).

Финансирование: Увеличение бюджета NSF на 2025 год поддержит операции, включая Ocean Observatories Initiative.

Китай закрепил статус крупнейшего мирового инвестора в энергетику, включая морскую и ВИЭ. По данным Международного энергетического агентства, инвестиции Китая в энергетику вдвое превышают вложения ЕС и почти равны суммарным инвестициям ЕС и США. В апреле 2025 года ветровая и солнечная энергия составили 26% от общего производства электроэнергии в Китае, что втрое выше уровня 2020 года. Ключевой проект — строительство первого в мире подводного центра обработки данных на базе ветроэнергии, реализуемого HiCloud Technology. Инвестиции составляют 1,6 млрд юаней (около 195 млн евро), с начальной мощностью 2,3 МВт и планами расширения до 24 МВт. Эффективность использования электроэнергии (PUE) составит не выше 1,15, а уровень зеленого электроснабжения — более 97%.

Китай активно развивает офшорную добычу нефти и газа, особенно в Южно-Китайском море (South China Sea), Бохайском заливе (Bohai Sea) и Восточно-Китайском море. Основным оператором является государственная компания CNOOC (China National Offshore Oil Corporation), которая управляет большинством платформ. По состоянию на 2025 год, у Китая около 50-60 глубоководные и мелководные морских буровых и добычных платформ,

включая стационарные, полупогружные и FPSO (плавучие системы хранения и отгрузки). Рынок офшорного бурения в Китае растёт в том числе и благодаря инвестициям в новые технологии.

Существующие платформы в Китае. Bohai Sea: центральные платформы в проектах Kenli 10-2 (первая крупномасштабная добыча тяжелой нефти в южной части Бохайского залива, запущена в 2025 году с новой центральной платформой и двумя скважинными платформами; 79 скважин, пик добычи ~6 млн т нефти/год). Caofeidian 6-4 (новая буровая платформа, запущена в 2025 году с 22 скважинами; пик добычи в 2026 году).

South China Sea: Weizhou 5-3 (запущена в 2025 году, седьмой проект CNOOC в этом году, 10 скважин). Wenchang 19-1 Phase II (новая платформа, запущена в 2025 году с 22 скважинами и тремя водозаборными). Haiji-2 (глубоководная платформа с FPSO Haikui-1, запущена в 2024 году, но добыча началась в 2025; 32 скважины).

East China Sea: Две новые платформы построены в 2025 году, вызвавшие протесты Японии; фокус на газовую добычу.

Проекты в Beibu Gulf (газовая платформа с 6 скважинами, пик 35 млн куб. футов/сутки). Общая добыча стабилизируется на уровне 4.6 млн баррелей/сутки в 2025 году, с акцентом на офшор для компенсации падения наземных месторождений.

CNOOC планирует запустить несколько проектов в 2025–2026 годах, с бюджетом на разработку ~11 млрд долларов в 2025 году. Ключевые:

2025: Bozhong 26-6 Oilfield Development Project (Phase I) в Bohai Sea (новая платформа, пик добычи в 2026). Kenli 10-2 (уже запущен, но расширение в 2025).

2026: Caofeidian 6-4 (пик производства). Wenchang 19-1 Phase II (пик в 2027, но запуск фазы в 2026). Дополнительные платформы в South China Sea (2 буровые и 1 unmanned, 48 скважин, пик 35,500 баррелей/день). Глобальный рост рынка офшорного бурения в Китае ожидается на фоне повышения ставок

(day rates) в 2025.

Рынок подводных аппаратов в Китае (Unmanned Underwater Vehicles — UUV, включая AUV (автономные), ROV (дистанционно управляемые) и гибридные) в Китае быстро растёт благодаря инвестициям в оборону, исследования мирового океана и добычу природных ископаемых. Китай лидирует в Азиатско-Тихоокеанском регионе, с акцентом на военные и коммерческое применение.

В 2025 году рынок автономных подводных аппаратов (AUV) в Китае оценивается приблизительно в 227 млн долларов. Общий рынок UUV в Китае — часть глобального, который достигнет 3,89 млрд долларов в 2025 году (с ростом до 11,5 млрд к 2033). Гибридные подводные аппараты: 3,5 млрд долларов в 2024, до 6.8 млрд к 2033 (CAGR ~8%). Глобальный рынок UUV: 4,72 млрд долларов в 2024, рост на 16.2% до 2032; Китай — второй по величине после США.

Тенденции: Рост на 18.6% CAGR для AUV глобально (2,91 млрд в 2025 до 5,77 млрд к 2029), с Китаем как ключевым игроком в военном сегменте (Kongsberg, Lockheed). Подводные дроны: 6,6 млрд долларов в 2025, до 17,3 млрд к 2034. Китай инвестирует в AUV для глубоководной разведки, с фокусом на импортозамещение.

Китай обладает одним из крупнейших флотов научно-исследовательских судов (research vessels)— около 60 активных судов, включая ледоколы и глубоководные суда. Они используются для океанографии, геологии, экологии (например, мониторинг в Арктике и South China Sea). Основные операторы: Китайская академия наук (CAS), Министерство природных ресурсов и PLA Navy (военно-морские аспекты).

Активные в 2025: Xue Long 2 (ледокол, в Арктике). Shen Hai Yi Hao (глубоководный, в Арктике). Zhong Shan Da Xue Ji Di (в Арктике, флаг Либерии). Xiang Yang Hong 03 (в Индийском океане и South China Sea; не для исследований в Мальдивах), Ji Di, мониторинг в Филиппинском EEZ. Флот

включает суда для Арктики (5 активных в 2025). В 2025 году планируется сдать третий ледокол (многофункциональный для Арктики и Антарктики).

2.3 Инновационное судостроение

По итогам 2024 года рыночная стоимость построенного и переданного судовладельцам флота составила 150,42 млрд долларов США. Прогнозируется, что в 2025 году она увеличится до 155,58 млрд долларов, а к 2033 году достигнет 203,76 млрд долларов при среднем годовом темпе роста 3,43% в период с 2025 по 2033 годы. На начало 2024 года совокупный портфель заказов составлял около 11,7% (277,2 млн тонн дедвейта) от общего тоннажа действующего флота, что в количественном выражении равно 4369 судам, или 4% от существующего флота. К июню 2024 года стоимость портфеля заказов достигла 405,5 млрд долларов США, что на 20,7% выше аналогичного показателя 2023 года. На начало 2024 года доля заказов на газовозы для транспортировки сжиженного природного газа превышала 50% от общего числа эксплуатируемых судов этого типа, тогда как на контейнеровозы приходилось 25%, на балкеры — 4,1%, а на танкеры — 7,5%. В 2024 году судостроительная отрасль демонстрировала устойчивый рост. Общий тоннаж мирового флота вырос в среднем на 3,3% и достиг 2348,3 млн тонн GT, а прирост судостроительного производства составил около 2%, при этом общее количество судов флота достигло 109 451 единицы.

Китай по итогам 2024 года захватил более 60% мирового портфеля заказов, при этом тройка лидеров мирового судостроительного рынка осталась прежней, однако это событие перераспределило доли между ними. Согласно данным Китайской ассоциации национальной судостроительной промышленности (CANSI), за девять месяцев 2024 года портфель заказов китайских верфей пополнился на 87,11 млн тонн дедвейта. К началу ноября 2024 года китайские верфи получили заказы на строительство 3256 судов общим дедвейтом 224 млн тонн, что составляет свыше 64% мирового портфеля заказов (рис. 5) и отражает рост на 28% по сравнению с 2023 годом. Номенклатура заказов стала более разнообразной: Китай ушел от

специализации на технологически простых судах и теперь лидирует в производстве 14 из 18 основных типов гражданских судов, активно осваивая новые сегменты, такие как газовозы СПГ, ледоколы и пассажирские суда. В традиционных сегментах Китай также укрепил позиции, получив 89% новых заказов на контейнеровозы, 81% — на балкеры и 74% — на танкеры. Производительность верфей выросла почти на 20%, и к ноябрю 2024 года заказчикам были переданы суда общим дедвейтом 36,34 млн тонн, что значительно превышает прошлогодние показатели. Ожидается, что в 2025 году Китай продолжит укреплять свое лидерство на мировом рынке.



Рисунок 5 – Страны — лидеры мирового судостроительного рынка по состоянию на ноябрь 2024 г., %

Китай обходит конкурентов, расширяя свою рыночную долю, в том числе за счет входа в сектор строительства газовозов СПГ, включая крупные заказы для Qatar Energy. Возобновили работу несколько верфей, закрытых более десяти лет назад, которые уже получили новые контракты. Успехи Китая во многом обусловлены мощной государственной поддержкой, строгим контролем экспортной эффективности и отсутствием участия в антироссийских санкциях, что обеспечивает доступ к относительно дешевым

энергоносителям и сырью. Однако общие для рынка проблемы, которые в конечном итоге ложатся на плечи заказчиков, сохраняются. В 2024 году четыре крупнейшие китайские судостроительные корпорации — China State Shipbuilding Corporation (CSSC), Cosco Shipping Heavy Industry (CHI), Yangzijiang (YZJ) и New Time Shipyard (NTS) — консолидировали около 70% китайского портфеля заказов.

Доля **Республики Корея** в 2024 году на мировом судостроительном рынке сократилась до менее чем 20%, согласно информации Clarksons Research, опубликованной в Maritime Executive, что является минимальным показателем с 2016 года. Снижение рыночной доли происходит из-за усиливающейся конкуренции со стороны Китая, который активно наращивает судостроительные мощности и расширяет присутствие в сегментах с высокой добавленной стоимостью. В 2018 году южнокорейские верфи занимали лидирующие позиции с рекордной долей в 44%, в то время как многие китайские верфи сталкивались с банкротством и были вынуждены объединять мощности под управлением государственных корпораций, таких как China State Shipbuilding Corporation и China Shipbuilding Industry Corporation. На данный момент Южная Корея удерживает около 20% мирового портфеля заказов, тогда как Китай контролирует порядка 65%. По данным Clarksons Research, на верфях Южной Кореи законтрактовано строительство судов общей валовой вместимостью свыше 1 млн CGT (компенсированных регистровых тонн), в то время как на китайских верфях этот показатель достигает 4,2 млн CGT. Такой разрыв является самым значительным за всю историю наблюдений, несмотря на высокий объем заказов в прошедшем году.

По итогам 2024 г. Япония сохранила свои позиции третьего по величине судостроительного региона в мире с объемом портфеля заказов в 43,1 млн т, что соответствует доле рынка в размере 11,1 %. Общий объем пополнения портфеля заказов на новое строительство составил 14,5 млн т дедвейта, что

соответствует 11,7 % мирового портфеля заказов, а объем годового судостроительного производства составил 13,9 млн т дедвейта.

Анализ производственных итогов за период 2022 — 2024 гг. подтверждает, что в целом наблюдается небольшое увеличение портфеля заказов на 43 ед. и 5,7 млн т дедвейта соответственно. Изменения портфеля заказов претерпел сегмент балкерного флота в пользу увеличения на 50 ед., портфель заказов на танкеры увеличился на 40 ед., при этом существенно снизились показатели контейнеровозов, объем портфеля заказов снизился практически вдвое и составил 47 ед. общим дедвейтом 4,8 млн т. Что касается новых заказов за рассматриваемый период, то количество их увеличилось на 9 ед., особенный спад наблюдается в сегменте контейнеровозов (меньше стали заказывать), который являлся традиционной основой японского судостроения, — всего 9 ед. общим дедвейтом 0,6 млн т. По построенным и переданным заказчику судам сопоставимые показатели, больше всего было построено судов балкерного флота — 154 ед., а меньше всего танкеров — 28 ед. Общий объем строительства судов и морской техники составляет около 13,9 млн т, что немного меньше, чем годом ранее.

Российская судостроительная отрасль в 2024 году продемонстрировала умеренный рост на фоне продолжающихся санкций и усилий по импортозамещению. Отрасль в значительной степени ориентирована на государственные заказы, особенно в сегменте технического и военного флота, с фокусом на развитие Северного морского пути (СМП) и рыболовного флота.

Выпуск судов вырос на 3% по сравнению с 2023 годом и составил 211 единиц.[51] Для сравнения: в 2023 году — 205 судов, в 2022 году — 170 (спад из-за санкций), в 2021 году — 209, в 2020 году — 180. Основной акцент сделан на технический флот, включая плавучие краны, ледоколы, пожарные суда, исследовательские и экспедиционные суда, плавучие маяки и дноуглубительные суда. Пассажирские и грузовые суда производились в меньших объемах.

В 2024 году сдано 80 гражданских судов (на 10 меньше, чем в 2023 году). За период 2019–2024 годов общий объем поставок составил около 600 судов. На конец 2024 года (оценка на начало 2025 года) загрузка основных верфей составляла 51–57%. Это отражает частичную недозагруженность из-за санкций и зависимости от импорта.

Отрасль сильно зависит от импорта комплектующих (65–97% для гражданского судостроения). Экспорт ориентирован на дружественные страны, но точные объемы в 2024 году не детализированы в открытых данных; тенденция — переориентация поставок из "дружественных" регионов (например, Азии). Импорт судового оборудования остается критическим, несмотря на усилия по локализации.

Государственное финансирование превысило 500 млрд рублей до 2030 года. Введен нулевой НДС на услуги по ремонту судов (с июля 2023 года), с обязательством реинвестировать не менее 20% сэкономленных средств в инфраструктуру ремонта в течение 7 лет. Средняя численность работников — около 166 тыс. человек, с тенденцией к росту, но средний возраст превышает 45 лет, что указывает на дефицит кадров.

Рост поддержан государственными мерами, включая субсидии на НИОКР для отечественного оборудования, лизинговые программы для флота и квоты на вылов рыбы ("квоты под киль"). Ключевые проекты: строительство танкеров типа Aframax на ССК "Звезда", ледоколов проекта 22220, пассажирских катамаранов, электрических судов, краболовов и траулеров. Развитие СМП: в эксплуатации 30 судов. Успехи в импортозамещении — более 200 судов соответствующих требованию о 50% отечественных комплектующих (по постановлению №719).

Вызовы: санкции с 2022 года привели к потере доступа к технологиям и компонентам, росту износа флота (76% сухогрузов и 68% танкеров старше 30 лет), ограничениям на международный ремонт и технологическому отставанию. Дополнительные проблемы: нехватка квалифицированных

кадров, высокая долговая нагрузка верфей (особенно на Дальнем Востоке) и зависимость от крупноблочной сборки.

Прогноз на 2025 год предполагает продолжение восстановления отрасли с акцентом на импортозамещение и государственную поддержку. Обновленная стратегия развития судостроения (утверждена в мае 2025 года, распоряжение №1181-р) устанавливает амбициозные цели, но реализация зависит от инвестиций и преодоления санкций. Ожидается умеренный рост производства, с фокусом на серийное строительство и экологичные технологии. Ожидается дальнейший рост выпуска судов (конкретные цифры не детализированы, но тенденция +3–5% на основе 2024). Загрузка верфей должна начать приближаться к 61% (цель на 2036 год). Локализация комплектующих — до 50% к 2036, с первыми шагами в 2025.

К 2025–2030 годам прогнозируется увеличение доли российского производства на внутреннем рынке для различных типов судов (инерционный и оптимистичный сценарии): контейнеровозы, танкеры, газовозы, ледоколы и суда смешанного плавания. Точная доля варьируется от 50% до 80% в зависимости от сценария.

Положительные тенденции: Увеличение серийного производства (с 30% до 50% к 2036), цифровизация (3D-дизайн, цифровые двойники), развитие СМП (до 51 судов к 2036). Фокус на экологических судах (соответствие IMO) и безэкипажных технологиях. Ключевые проекты: расширение "Звезды", строительство универсальных сухогрузов, барж и ремонтных кластеров.

В целом, 2025 год станет переходным для отрасли: ожидается стабилизация роста на уровне 3–5%, но полное восстановление потребует преодоления внешних ограничений. Отрасль остается стратегической для России, с акцентом на суверенитет в Арктике и рыболовстве.

Согласно оценкам экспертов ОСК, к 2035 году российским судовладельцам потребуется 589 судов различной специализации и типов и обойдутся они в 1,36 трлн рублей (таблица 5).

Таблица 5. Ожидаемое распределение новостроя до 2035 г. по специализации судов [52], ед.

Специализация судов	Кол-во, ед.	Общая стоимость, млрд руб.	Средняя стоимость судна за ед., млрд руб.
Балкеры	161	329,3	2,045
Контейнеровозы	55	95,2	1,73
Пассажирские	103	64,6	0,63
Траулеры	30	81,6	2,72
Краболовы	42	72,7	1,73
Научно-исследовательские (НИС)	22	155,5	7,068
Аварийно-спасательные	30	287,6	9,58
Ледоколы	5	143	28,6
Прочие	141	130,5	0,93
Балкеры	161	329,3	2,045
Данные: ОСК			

Кроме общих тенденций в судостроении разных стран, следует рассмотреть ключевые направления новых и перспективных технологий в. Сводная информация охватывает период 2024–2025 годов, с акцентом на декарбонизацию, цифровизацию и энергосбережение. Технологии сгруппированы по категориям для удобства, с примерами из документов.

Альтернативные топлива и низкоуглеродные двигатели

Эти технологии доминируют в отрасли для снижения выбросов CO₂, NO_x и SO_x, в соответствии с требованиями IMO, EU ETS и FuelEU Maritime. Более

половины заказанных в 2024 году транспортных судов (820 единиц, 62,2 млн т дедвейта) предназначены для использования альтернативных топлив, таких как спирты, метан, водород и аммиак. К 2030 году прогнозируется, что свыше 20% мирового флота перейдет на такие топлива (по данным Clarkson Research). В 2024 году доля СПГ составила 70% заказов (без СПГ-танкеров), метанола — 14%.

Сжиженный природный газ (LNG/СПГ): Двухтопливные установки для LNG и MGO (морской газойль). Примеры: круизное судно "Mein Schiff Flow" (TUI Cruises, верфь Fincantieri) с готовностью к использованию био- и e-LNG; контейнеровоз HMM Green (9 000 TEU, HD Hyundai) на био-метаноле с сокращением CO₂ на 65%; балкер Green Future (Ultramax, 65 700 DWT, Tsuneishi Shipbuilding) с установленным баком для метанола. 129 танкеров в портфеле заказов адаптированы под СПГ.

Метанол и био-метанол: сокращение выбросов NO_x на 80%, SO_x на 99%, CO₂ на 10–65%. Например, серия контейнеровозов HMM (9 судов к 2026 году).

В декабре 2024 года сдан новый двухтопливный контейнеровоз A.P. Møller на метаноле от Hyundai Heavy Industries для Maersk. Это головное судно в серии из 18 контейнеровозов, вместимостью 16 592 TEU. Названо в честь Арнольда Петера Мёллера, основателя AP Møller — Maersk. Построено под датским флагом. Maersk — пионер в использовании метанола, с девятью судами на этом топливе в флоте.

Narag-Lloyd заключила договор с Goldwind (KHP) на поставку 250 000 тонн "зеленого" метанола ежегодно — смеси био- и e-метанола, сокращающей выбросы на 70% и соответствующей сертификации биотоплива. Это поможет сократить выбросы на треть к 2030 году (от 2022), сэкономя 400 000 тонн CO₂-эквивалента в год. Метанол применят на пяти модернизируемых контейнеровозах 10 100 TEU (завершение в 2026). Goldwind построит новый завод во Внутренней Монголии к 2027 году.

В Шанхае стартует проект по производству "зеленого" метанола

мощностью 100 000 т/год, завершение в декабре 2025 года. Это позволит Шанхайскому порту впервые бункеровать суда местным метанолом. В октябре 2024 Шанхай опубликовал план "зеленой" трансформации, с целью бункеровки метанолом и СПГ по 1 млн м3 к 2030. В апреле 2024 Astrid Mærsk впервые бункеровался метанолом в Яншане. Maersk — первопроходец, но эксперты опасаются дефицита "зеленого" метанола, из-за чего судовладельцы, включая Maersk, возвращаются к СПГ.

Аммиак: Нулевые углеродные выбросы, сокращение парниковых газов до 95%. Примеры: буксир Sakigake (NYK, IHI Power Systems) с совместным сжиганием аммиака (91–95,2%); двигатели WinGD X-DF-A для четырех газозовов (Trafigura); два танкера в заказе на аммиак.

Водород и водородно-электрические системы: Гибридные установки с топливными элементами и аккумуляторами. Примеры: суперяхта Breakthrough (проект 821, Feadship) на водороде с автономностью 6500 миль; буксир Hydrogen-Electric Tug No.1 (Китай, порт Циндао) с 82 т тяги и >12 часами работы; буксир Qing Dian Tuo 1 (гибрид, 300 кВт топливные элементы); портовый буксир Tsuneishi (Япония) на водородном ICE с "зеленой сталью" JGreeX, снижением CO₂ на 60%.

Электрические и аккумуляторные решения: Нулевые выбросы во время операций. Примеры: электрический танкер-бункеровщик Asahi (Япония, Corvus Orca ESS, 3480 кВт·ч); буксир Volta 1 (порт Антверпен-Брюгге) с 2782 МВт·ч и 70 т тяги; паром EVM200 (Новая Зеландия, 25 узлов); 130-метровый электрический паром (Хобарт, 40 МВт·ч); катамаран E-Kat (AG Reederei Norden-Frisia); три парома REEF (Wärtsilä, zero-emission); электросуда "Москва 2.0" (ВодоходЪ, Emperium) с 550 кВт·ч аккумуляторами.

Биотопливо и смеси: добавки биодизеля повышают цены (до 709 USD/т в Роттердаме), но снижают выбросы. В 2024 году продажи биотоплива в Сингапуре — 0,88 млн т.

Подписан меморандум между Cosco Shipping с Charoen Pokphand Group

(Таиланд) и Freeport Commodities (США) о создании базы по производству метанола, соответствующего стандартам ЕС, для перехода Cosco на возобновляемые источники. Это важный шаг в "зеленой" судовой энергетике.

Транспортный коридор "Роттердам-Сингапур" (GDSC) завершил пилот по бункеровке сжиженным биометаном в Роттердаме с Shell и CMA CGM. 19 октября 2024 на CMA CGM Tivoli 2 доставлено 100 тонн биометана (СПГ). Добавление биометана снижает выбросы пропорционально, позволяя сертификацию по Директиве ЕС и FuelEU. Биометан из сельхозотходов имеет низкий углеродный след. Проект поможет CMA CGM в ETS. Аналогичный пилот в Сингапуре. Shell выдала сертификат, проверенный ISCC-EU.

Рудовоз Newcastlemax Berge Lyngor забункеровался B100 (100% биодизель) для рейса Австралия-Китай. B100 из растительного масла и животного жира сокращает выбросы на 84% по сравнению с ископаемым топливом. Berge Bulk использует биодизель (B30, B50, B100) с 2021 для рейсов Европа-Северная Америка, впервые в АТР. Компания планирует нулевые выбросы: одно судно к 2030, весь флот к 2050.

Водород в качестве бункерного топлива

В Литве 18 февраля 2025 года на верфи Zao «Vakarų Baltijos laivų statykla», входящем в группу компаний «Vakarų laivų gamykla», был спущен на воду первый в стране водородный танкер-мусоросборщик, предназначенный для Клайпедского порта. Длина 42 м, стоимость 12 млн €, строится на West Baltic Shipyard и Baltic Workboats. Грузовместимость 400 м3. Завершены корпус, покраска, монтаж устройств, систем и теплоизоляции. После спуска — установка оборудования машинного отделения, рубки, электропроводки, гребных электродвигателей, топливных элементов и системы хранения водорода. Оснащено отстойными танками и установкой очистки сточных вод. Автономность 36 часов. ЭУ: батарея 2 МВт·ч и водородные топливные элементы, производящие электроэнергию с водой как побочным продуктом, без выбросов. "Зеленый" водород от электролиза обеспечит нулевые

выбросы.

Noble Gas Systems получила AiP от DNV на систему хранения водорода. Легкая система под высоким давлением вмещает газы (природный газ, воздух, кислород, водород, азот). Композитный резервуар в кожухе, с аварийным сбросом давления. Формы и размеры для транспорта, авиации, моря. Рабочее давление 350-700 бар, для оборонной, авиационной, морской отраслей.

HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering получила AiP от ABS на резервуар для перевозки и хранения больших объемов водорода. Вакуумная изоляция сокращает время создания вакуума в больших резервуарах. Поддерживает -253 °C для безопасной транспортировки. Заинтересованы Woodside Energy, Mitsui O.S.K. Lines, Hyundai Glovis. Работают над газовозом для жидкого водорода 80 000 м3.

Технологии энергосбережения (EST)

Применены на 10 360 судах (37% мирового тоннажа) для декарбонизации стареющего флота (средний возраст 13,1 года). Включают насадки на гребные винты, турбопаруса, традиционные паруса (на 145 судах), системы воздушной каверны (на 580 судах). Выбросы в 2024 году выросли на 4% (свыше 1 млрд т CO₂-экв.), несмотря на усилия.

Оптимизация дизайна и гидродинамики: балкер Bingo 42 (Onomichi/Tsuneishi) с удлиненным корпусом (+3 м), энергоэффективным винтом MT-FAST, экономией топлива на 4–6%, готовностью к метанолу (снижение CO₂ на 35%).

Управление буферным газом (BOG): Высоконапорный компрессор (Eastern Pacific Shipping, DongHwa Entec) для LNG-контейнеровозов, снижает выбросы метана на 20–25%, потери топлива на 5–7%.

Энергосберегающие устройства: для балкера NORSE SEQUEL — установлен высокоэффективный винт и краска с низким коэффициентом трения.

Цифровизация и аддитивные технологии

Рост аддитивных технологий и цифровизации верфей, сотрудничество с IT-компаниями (Fincantieri и Accenture для Fincantieri Ingenium).

3D-печать на борту: Автономная мастерская (HD Hyundai, ABS) в контейнере для печати запасных частей (350 типов) прямо в море, сокращение простоев на 30%. Первый корабельный коллектор для авианосца USS Enterprise (Newport News).

Digital twin и IIoT: Датчики, AR-очки, digital twin цехов (Fincantieri на NAV 2025); виртуальный мониторинг корпуса ARGUS-VM (Light Structures, ABS) без физических датчиков, на основе навигационных сенсоров.

Комплексная цифровизация: Цифровые двойники, 3D-проектирование, Big Data, аддитивные технологии для повышения точности и снижения издержек.

Ядерные технологии и малые модульные реакторы (MMR)

Пересмотр Кодекса безопасности атомных судов (IMO, MSC 110), не ограничиваясь PWR-реакторами. Проект ATLAS (МАГАТЭ) для лицензирования. Примеры: реактор на свинцовом теплоносителе (newcleo, Fincantieri, Pininfarina); инициатива Lloyd's Register с Seatransport и Deployable Energy по MMR; отчет New Energies Coalition (CMA CGM) о готовности MMR для морского применения.

Ретрофит и модернизация существующих судов

Переоборудование дизель-электродвигателей в гибридные (LomarLabs, Newlight) для работы на водород-дизельной смеси, экономия топлива до 30%, снижение выбросов CO₂.

Экологические материалы и конструкции

"Зеленая сталь" JGreeX (JFE Steel) для корпусов, учитывающая компенсируемые выбросы CO₂.

Эти технологии отражают глобальный тренд на декарбонизацию (цель IMO — нулевые выбросы к 2050 году) и цифровизацию. В Европе и Азии (Китай,

Корея, Япония) лидируют в заказах (например, 129 танкеров на альтернативе), но отставание в адаптации (только 7% поставленных судов) указывает на вызовы. Прогноз на 2025–2026: рост поставок танкеров (19,4–37 млн т дедвейта), с фокусом на LNG и метанол.

Инновационная деятельность в судостроении, как и в других областях, изменится кардинально. Судостроительная промышленность находится на начальной стадии своего жизненного цикла, и впереди ее ждут большие успехи.



2.4 Развитие человеческого капитала

В 2025 году подготовка кадров для водного транспорта в России остается приоритетной задачей, учитывая стратегическое значение отрасли для развития экономики и логистики. Согласно долгосрочным стратегиям развития в том числе и водного транспорта, акцент делается на комплексное развитие инфраструктуры и кадрового потенциала до 2035 года. Концепция подготовки кадров до 2035 года, утвержденная еще в 2021 году, продолжает реализовываться, с фокусом на инновации, цифровизацию и практическую подготовку. В этом году наблюдается рост финансирования на специалистов сферы водного транспорта, включая целевое обучение (подача заявок на 2026 год возможна с 1 по 31 марта 2025 г.). Кроме того, вузы активно участвуют в проектах, таких как "Эффективная транспортная система" и "Молодежь и дети", где предусмотрены гранты на развитие человеческого капитала. Подготовка к навигации 2025 года включает не только технические аспекты, но и кадровые: в Подмоскowie и Сибири стартовала сезонная подготовка флота, с упором на обучение экипажей. Общий тренд — интеграция ИИ, VR-тренажеров и международных стандартов для повышения квалификации.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Санкт-Петербург)

ГУМРФ остается лидером в подготовке кадров для морской отрасли, выпуская в 2025 году около 1300 специалистов. Университет реализует 93 программы высшего образования, включая 5 специальностей и 15 направлений бакалавриата. В июне 2025 года представитель ГУМРФ вошел в число лучших выпускников Санкт-Петербурга, а вуз победил в конкурсе "Серебряный якорь". В феврале состоялся выпуск плавсостава, где студенты получили дипломы по специальностям, востребованным в арктических проектах. ГУМРФ также примет участие в выставке "НЕВА-2025" (23–26 сентября), демонстрируя инновации в подготовке кадров.

Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова (Новороссийск)

Университет отметил 50-летие в апреле 2025 года, подчеркнув достижения как престижного вуза с орденом "За морские заслуги" — единственного в новейшей истории России среди транспортных вузов. В 2025 году при поступлении вуз учитывает индивидуальные достижения абитуриентов, включая призеров олимпиад и конференций, начисляя дополнительные баллы (до 10). Проходные баллы на бакалавриат и специалитет остаются конкурентными, с 18 программами обучения от 105 000 рублей в год. В июле 2024 года (актуально для 2025) открыт новый технопарк для цифровой подготовки кадров. Университет продолжает традиции, с фокусом на победы в кибер-соревнованиях и патенты.

Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского (Владивосток)

В 2025 году вуз получил грант на развитие в рамках "Приоритет-2030" (нацпроект "Молодежь и дети"), заняв место в обновленной архитектуре программы. Апрель ознаменовался победой в Graduate Awards 2025, где жюри отметило высшую награду. Университет готовит специалистов по всем профилям морского транспорта, с 9000 человек на программах ДПО в последние годы. В 2025 году акцент на приемной кампании: бюджетные места (от 30), проходные баллы от 39. Вуз — центр комплексной роботизации, с олимпиадами по инноватике для дополнительных баллов. Итоги НИР включают инновации в судостроении.

В феврале 2025 открыты две лаборатории для практической подготовки специалистов водного транспорта, включая тренажерно-аналитическую площадку по психологической адаптации моряков. Также создана лаборатория экстремальной психологии для изучения береговых операций. В рамках "Приоритет-2030" открыты три новые научные лаборатории: мониторинга экологии, анализа данных и моделирования (2024–2025). Эти

объекты оснащены современным оборудованием для судовождения и экологии, с фокусом на Арктику.

Волжский государственный университет водного транспорта (Нижний Новгород)

ВГУВТ в 2025 году отмечает успехи: проект VR-тренажера "Скоростное судно" получил премию Нижнего Новгорода. Университет запустил X экспедицию "Плавучий университет Волжского бассейна-2025", учрежденную в 2015 году для практической подготовки. В феврале вуз получил имя Михаила Лазарева, подчеркивая исторические достижения. Среди инноваций — молодежное КБ, цифровые тренажеры и парусный спорт. В 2025 году фокус на приеме: промежуточные итоги показывают высокий конкурс на бюджетные места. Университет — крупнейший транспортный вуз с бюджетными местами на инженерные специальности.

Сибирский государственный университет водного транспорта (Новосибирск)

СГУВТ в 2025 году стал центром инноваций для Уральского, Сибирского и Дальневосточного округов. Курсанты участвовали в открытии навигации на Оби, демонстрируя практическую подготовку. В мае успехи на Универсиаде: 19 атлетов завоевали медали на дистанциях от 100 м до 5000 м. Апрельский День науки включил форум по ИИ и технологиям. Вуз предлагает максимум специальностей для морского образования в Сибири, с фокусом на ИИ и тренажеры. В 2025 году вуз укрепил позиции, получив лицензию на новые программы.

Российский университет транспорта (МИИТ, Москва)

РУТ (МИИТ) в 2025 году вошел в мировой рейтинг THE Impact Rankings, подтвердив глобальное признание. В марте изобретения вуза (например, "Способ экспресс-обнаружения фенола" и "Цифровая логистическая платформа") получили золотую и серебряную медали на "Архимед-2025". В апреле отмечались успехи студентов на спортивных соревнованиях, а в

августе молодые ученые победили в конкурсе, включая номинацию "Цифровизация".

В декабре 2024 открыта Лаборатория инженерной дидактики совместно с Московским городским педагогическим университетом для подготовки кадров водного транспорта с фокусом на цифровизацию. В 2024 созданы новые научно-образовательные центры, включая лабораторию испытаний материалов и конструкций в области транспорта. Испытательный центр НИИ транспорта обновлен для сертификации (2024–2025). Лаборатория испытания транспортных конструкций расширилась для мостов и сооружений. В 2025 выросло число студентов на "Цифровых кафедрах" (3600+), с новыми направлениями.

Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ)

В апреле 2025 года коллектив СПбГМТУ получил благодарность от Президента Владимира Путина, а вуз занял первое место в рейтинге RAEX по кораблестроению. Университет вошел в топ передовых инженерных школ (первая волна), с грантом на 2025 год. Учет индивидуальных достижений включает до 10 баллов за олимпиады, такие как "Морское наследие". В 2025 году открыты новые факультеты (цифровых технологий, естественных наук), с фокусом на ИИ и инновации. Участие в ВИК РФ дает дополнительные баллы для поступления.

В целом, 2025 год характеризуется интеграцией инноваций в образование, ростом грантов и фокусом на практику, что способствует решению кадрового дефицита в отрасли.

3

Новые рынки и возможности на
российском рынке



3. Новые рынки и возможности на российском рынке

На российском рынке морского транспорта в настоящее время наблюдается два противоположных тренда: с одной стороны, текущее макроэкономическое положение и санкции, направленные по отношению к России, уже оказывают или потенциально могут оказывать негативное воздействие на основные аспекты функционирования организаций отрасли, включая снижение операционной прибыли и выручки. С другой стороны, появившиеся возможности освоения новых ниш и рынков, активная поддержка со стороны государства предоставляют этим компаниям шанс для быстрого или даже стремительного роста и развития.

На сегодняшний день морская отрасль России сталкивается с рядом экономических ограничений и трудностей, вызванных введением международных санкций против страны. Для преодоления этих проблем правительство России разработало ряд мер поддержки морского сектора. Это включает государственные программы финансирования судостроительных проектов, предоставление налоговых льгот компаниям, инвестирующим в модернизацию инфраструктуры портов и создание современных производственных мощностей. Несмотря на экономические трудности, государство продолжает поддерживать морские предприятия, понимая важность развития транспортной системы для экономики страны. Одним из последствий санкций стало ограничение доступа к иностранному оборудованию, используемому в морской промышленности. Например, в нефтяной сфере это привело к сокращению объемов добычи из-за отсутствия необходимого оборудования для разработки сланцевых месторождений. Однако российская промышленность активно адаптируется к новым условиям, разрабатывая собственные технологии и производя заменители импортных компонентов. Этот процесс требует значительных инвестиций и времени, но постепенно снижает зависимость от иностранных поставщиков.

Таким образом, несмотря на серьезные вызовы, вызванные международными санкциями, морская отрасль России сохраняет потенциал для дальнейшего роста и развития. Государство предпринимает активные шаги для минимизации негативных эффектов и стимулирования внутреннего производства. Важная роль отводится модернизации существующих предприятий и привлечению инвесторов в перспективные проекты. Все это создает условия для устойчивого развития морской индустрии даже в сложных внешних условиях.

В апреле 2025 года на совещании в Министерстве транспорта Российской Федерации с участием президента Российской палаты судоходства и представителей крупнейших транспортных компаний в сфере морского судоходства обсуждалась идея создания плана мероприятий по защите интересов транспортного комплекса, в особенности компаний в сфере морских перевозок: плана по развитию транспортного суверенитета страны.

В ходе совещания было отмечено, что: более 60 % экспортно-импортных российских грузов перевозится морским транспортом, при этом значительная доля рынка международной морской перевозки контролируется иностранными компаниями. Существует несоответствие между значительным объемом доступной грузовой базы и ограниченным доступом российских судоходных компаний к этому ресурсу, что препятствует реализации проектов строительства и развития российского торгового флота.

Заместитель Министра транспорта Александр Пошивай отметил необходимость развития транспортного суверенитета страны, который заключался бы в создании гарантий перевозки экспортно-импортных грузов в объемах потребностей экономики:

«Такие гарантии должны заключаться прежде всего в доступности грузовой базы в приоритетном порядке для российских судовладельцев в долгосрочном планировании. Долгосрочная гарантия грузовой базы, в свою очередь, позволит российским судовладельцам планировать

Новые рынки и возможности на российском рынке

приобретение нового флота, построенного, прежде всего, на российских верфях с регистрацией своих судов в российской юрисдикции»[53].

Данная тема обсуждалась также в рамках Петербургского международного экономического форума. Было объявлено, что понятие «транспортный суверенитет» станет частью Транспортной стратегии РФ на период до 2035 года. В Стратегии в том числе будут закреплены преференции российскому флоту и компаниям из дружественных стран, работающих с Россией. Кроме того, обозначена проработка законопроекта, закрепляющего приоритетный вывоз грузов из российских портов судами под российским флагом. [54]

Новые направления перевозок

Сегодня центрами экономического роста являются страны и регионы БРИКС+, АСЕАН, Африка. Российская Федерация располагает значительными возможностями для интеграции в международную систему торговли и транспортировки товаров. Обеспечение транспортного суверенитета страны предполагает формирование устойчивых торговых связей и новых маршрутов.

В начале 2025 года было объявлено о согласовании с федеральными органами исполнительной власти проекта, направленного на субсидирование части затрат логистических операторов при поставках экспортной продукции из Российской Федерации по новым маршрутам в страны Латинской Америки и Африки (южнее Сахары).

В число приоритетных маршрутов на первом этапе вошла Латинская Америка с упором на Бразилию (как партнера РФ по БРИКС). В настоящий момент в данном направлении осуществляется успешный экспорт минеральных удобрений, в планах – развивать поставки высокотехнологичной продукции не только в сфере химии. Критерии отбора заявок на получение субсидий ориентированы, главным образом, на контейнерные грузы.

Другое направление - западное или восточное побережье Африки. Сейчас торговля России с африканскими странами развита недостаточно

Новые рынки и возможности на российском рынке

сильно. Вместе с тем, учитывая богатство природных ресурсов континента, важно внимательно оценить перспективы развития грузовых перевозок в обе стороны. Этот вектор представляется весьма привлекательным как для российского экспорта оборудования и продовольствия, так и для импорта сырья и минералов из Африки. Сейчас торговля России с африканскими странами развита недостаточно сильно. Вместе с тем, учитывая богатство природных ресурсов континента, важно внимательно оценить перспективы развития грузовых перевозок в обе стороны. Этот вектор представляется весьма привлекательным как для российского экспорта оборудования и продовольствия, так и для импорта сырья и минералов из Африки. [55]

Таким образом, в число стран, за перевозки в которые можно получить субсидию, вошли Никарагуа, Сенегал, Бразилия, Куба, ЮАР и Танзания. На реализацию меры поддержки в текущем году заложено 1,2 млрд рублей.

По результатам состоявшегося конкурсного отбора на право получения субсидии, Минпромторг отобрал восемь логистических компаний, которые смогут получить господдержку на перевозку промышленной и сельскохозяйственной продукции по приоритетным международным транспортным коридорам в страны Латинской Америки и Африки.

Статс-секретарь - заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации выразил следующее мнение, касательно предоставления подобной субсидии:

- «Отбор завершен. Логистические компании проявили большой интерес к данной мере поддержки. Сейчас у нас отобрано восемь компаний. Но самое важное не в количестве компаний, а в том, что будет поддержано шесть целевых для экспорта российской продукции стран. Эта мера была разработана таким образом, чтобы обеспечить экономически выгодные, фактически субсидированные поставки в те страны, где российская продукция пока не представлена должным образом, но имеет большой экспортный потенциал».

- «При наличии бюджета в следующих годах, достаточного для расширения соответствующего перечня, мы рассмотрим возможность добавления и иных направлений».[56]

Поддержка перевозок морским транспортом, направленных на нивелирование санкционных ограничений

Продолжается поддержка организаций, обеспечивающих перевозки грузов в Калининградскую область и из нее.

В 2025 году на поддержку морских перевозок в Калининградскую область из федерального бюджета выделяют 4 млрд. рублей. Финансирование предназначено для сохранения стабильного транспортного сообщения региона с остальной территорией России, что становится критически важным в ситуации санкций и затруднённого транзита через государства Европейского союза. Субсидии от Росморречфлота получают 41 организация, занимающееся перевозками по данному направлению. С 7 по 12 февраля 2025 года было подано 55 заявок от организаций из разных регионов, включая Калининградскую область. Участие принимали российские организации, которые осуществляют морские перевозки грузов с использованием собственных или привлеченных морских судов, судов смешанного «река-море» плавания и автомобильно-железнодорожных паромов.

Субсидии способствуют укреплению транспортной доступности Калининградской области и созданию условий для ее экономического роста. Возмещение расходов морских перевозчиков действует с 2024 года. За прошлый год бюджетные средства в размере 4,6 миллиардов рублей получили 16 отобранных организаций. Усиление поставок грузов морским путем началось летом 2022-го, когда Литва объявила о прекращении пропуска товаров, попавших под санкции, транспортируемых транзитом из континентальной части России. Впоследствии ряд ограничений сняли. Отмечалось, что морским транспортом проходит около 40% всех грузов региона.[57]

Перспективы развития Северного морского пути

Северный морской путь воспринимается преимущественно как транспортная артерия для вывоза полезных ископаемых с арктических месторождений или как вариант переправки грузов в Россию и обратно, минуя загруженный Восточный транспортный узел. Но сложности глобальной логистики, вызванные рядом геополитических факторов (например, атаками хуситов в Красном море, активизацией пиратства и общей эскалацией конфликтов на ключевых морских направлениях), усиливают заинтересованность в Северном морском пути как потенциально безопасной альтернативе основным торговым маршрутам.

В рамках поручений президента РФ Владимира Путина, подписанных по итогам VI Международного Арктического форума в Мурманске, принято решение об изменении концепции дальнейшего развития Севморпути. Ранее обсуждалась идея расширения СМП до так называемого Большого Севморпути, теперь этот масштабный проект приобрел название «Трансарктический транспортный коридор» (ТТК) и включает маршрут Санкт-Петербург - Калининград - Мурманск - Архангельск - Владивосток. Финансово-экономическая модель Северного морского пути (СМП) будет включать два этапа развития до 2040 года и станет базой для Трансарктического транспортного коридора.

Представитель госкорпорации «Росатом» по Арктике, заместитель председателя Госкомиссии по развитию Арктики Владимир Панов прокомментировал это следующим образом:

"В прошлом году правительство поддержало переход от федерального проекта "Развитие СМП" к федеральному проекту "Развитие Большого СМП", который предполагал развитие инфраструктуры морского коридора от Санкт-Петербурга до Владивостока. Сегодня президент поставил задачу по комплексному развитию Трансарктического транспортного коридора. По своей географии ТТК является синонимом

Новые рынки и возможности на российском рынке

Большого СМП, но при этом имеет другую стратегическую идеологию".

Отмечается, что первым этапом финансово-экономической модели станет развитие СМП до 2030-32 гг., на втором этапе, в перспективе до 2024 года, будет сформирована концепция караванной модели судоходства по расписанию с учетом появления восточной группировки ледоколов. При этом финансово-экономическая модель СМП находится в высокой степени готовности, ее разработку курирует «Росатом».

Финансово-экономическая модель ТТК будет разработана отдельно. Предполагается, что, в отличие от СМП, она будет включать развитие портовой, перевалочной и подвозной инфраструктуры, находящейся за пределами СМП. В первую очередь, это порты Мурманска и Архангельска, железные и автомобильные магистрали, идущие к ним. Кроме того, есть точки развития на Дальнем Востоке - в Приморье, на Сахалине, на Камчатке. [58]

Программа развития Северного морского пути предполагает увеличение протяженности его трассы до 8000 морских миль. А также планируется включать в маршрут порты, не входящие в акваторию Севморпути, таких как порты Санкт-Петербурга и Калининграда. Такое решение обусловлено экономической целесообразностью, потребностью расширить транспортные маршруты и повысить привлекательность морского коридора для всех участников.

Вместе с тем, новые маршруты открываются на Северном морском пути и сейчас. Так, в июле 2024 года китайская New New Shipping Line (Китай) запустила проходящий по Северному морскому пути (СМП) новый торговый маршрут "Арктический экспресс N1". Он связал по СМП с Архангельском основные порты КНР: Шанхай и Нинбо. В 2025 году регион ждет до 20 судозаходов из Китая - вдвое больше, чем в 2024 году. В августе состоялся первый в 2025 году судозаход из КНР прибывшего по логистическому маршруту «Арктический экспресс N1» судна в порт Архангельска. Судно Newnew Polar Bear доставило в Архангельск 497 контейнеров с

Новые рынки и возможности на российском рынке

автозапчастями, пленкой ПВХ и сталью. В дальнейшем весь груз отправится на предприятия РФ. [59]

В настоящее время компанией New New Shipping совместно с Росатомом прорабатывается вопрос круглогодичной контейнерной навигации через СМП. В качестве конечного порта в России выбран Санкт-Петербург, поскольку в Мурманске и Архангельске на данный момент нет современных контейнерных терминалов, ведется предпроектная работа по их созданию. Этот проект может быть реализован только при условии создания судов-контейнеровозов высокого арктического класса и с увеличением ледокольной группировки в восточном секторе СМП до пяти единиц. Шаг к строительству подходящих судов уже сделан: в конце 2024 года завершено создание совместного (Госкорпорация "Росатом" и New New Shipping) предприятия в юрисдикции КНР - Northern Sea Route Shipping Line.[60]

В конце июля 2025 года компания Sea Legend Line (дочерняя компания Worldwide Logistics Holding) объявила о планах выполнить рейс из Китая в Европу по Северному морскому пути (СМП) осенью этого же года. Планируется, что контейнеровоз Istanbul Bridge вместимостью 4890 TEU совершит рейс с заходами в порты Циндао, Шанхай, Нинбо (все три — Китай), Феликстоу (Великобритания), Роттердам (Нидерланды), Гамбург (Германия) и Гданьск (Польша). В компании заявляют, что переход из Нинбо в Феликстоу займет всего 18 дней. В настоящее время судно эксплуатируется компанией Safetrans Line на маршруте Китай — Санкт-Петербург через Суэцкий канал. Согласно документации ФГБУ «ГлавСевморпуть», контейнеровозу Istanbul Bridge разрешается плавание в акватории СМП в период с 25 июля по 20 октября 2025 года.[61]

В ближайшее время ожидается запуск экосистемы «Ледовый навигатор», созданной для судовладельцев, транспортных компаний и капитанов судов. Навигатор, получая данные со спутников о скоплении льдов, позволит выстраивать точные, безопасные маршруты.

Новые рынки и возможности на российском рынке

Согласно заявлению Председателя Правительства РФ Михаила Мишустина, реализация программы развития Северного морского пути предполагает:

- расширение ледокольного флота, включая строительство четырех новых дизель-электрических ледоколов и грузовых судов ледового класса наряду с введенным в эксплуатацию атомным ледоколом "Чукотка";
- пополнение вспомогательного флота несамоходными танкерами и буксирами, особое внимание уделяется оснащению замёрзших портов;
- наращивание числа аварийно-спасательных судов.

Уже идет строительство нового атомохода проекта 22220 «Ленинград» (старт дан в январе 2025 года), в ноябре 2025 года на Балтийском заводе состоится закладка атомного ледокола проекта 22220 «Сталинград». После окончания строительства российский арсенал будет состоять из 6 универсальных атомных ледоколов и двух головных кораблей «Россия» и «Лидер». На постройку второго (проект 10510), мощностью 120 МВ, что дает ему возможность прокладывать путь во льдах толщиной до 4 м, будет выделено порядка 90 миллиардов рублей. [62] Глава госкорпорации «Росатом» сообщил, что с Балтзаводом согласовано строительство еще двух атомоходов, но пока окончательное решение по ним не принято.[63]

В апреле 2025 года Универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Якутия», также построенный на Балтийском заводе, вышел в первый рейс в Енисейский район Карского моря.[64]

Кроме того, китайская NewNew Shipping Line и Росатом заключили соглашение о совместном строительстве флота с классом Arc7. Суда такого класса могут без проводки проходить в арктических льдах толщиной от 2 метров. Все эти меры направлены на организацию круглогодичной навигации и покрытие потребностей участников- и транспортных компаний, и грузоотправителей.[65]

Морские перевозки сохраняют ключевое значение для российской экономики, несмотря на санкционные ограничения, изменение логистических маршрутов и колебания спроса на мировых рынках. Отечественные порты демонстрируют устойчивость и способность к дальнейшему развитию, а судоходные компании – новые возможности для экспортных и импортных взаимодействий, однако показатели грузооборота в российских портах постепенно снижаются.

Динамика грузооборота морских портов Российской Федерации

Около 60% экспортируемой из России продукции в настоящее время приходится на морские перевозки. [66] При этом по итогам 2024 года грузооборот морских портов России за 12 месяцев уменьшился на 2,3% в сравнении с аналогичным периодом 2023 года. [67] В обзоре Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) приводился прогноз, согласно которому после небольшого снижения в текущем году ожидается восстановление грузооборота морских портов РФ до прежних показателей. [68] Тем не менее, на данный момент этого не произошло. Грузооборот морских портов России, по данным Ассоциации морских торговых портов, в январе–июле 2025 года уменьшился на 4,6% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и составил 498,8 млн тонн.

Объём перевалки сухогрузов составил 242,2 млн тонн (-6,4%), в том числе: угля – 114,7 млн т (+1,9%), грузов в контейнерах – 31,3 млн т (-2,3%), минеральных удобрений – 27,1 млн т (+8,3%), зерна – 19,7 млн т (-54,5%), черные металлы – 13,8 млн т (+25,9%), руда – 8,1 млн т (+31,2%), грузы на пароме — 4,7 млн т (+0,4%). Объем перевалки наливных грузов составил 256,7 млн тонн (-2,8%), в том числе сырой нефти – 156,9 млн т (-1,9%), нефтепродуктов – 73,1 млн т (-5,7%), сжиженного газа – 21,1 млн т (+2,1%), пищевые грузы – 3,2 млн тонн (-15,1%). Экспортных грузов перегружено 391,6 млн т (-5,0%), импортных грузов – 24,2 млн т (-0,0%), транзитных – 43,1 млн т (+7,3%), каботажных – 40,0 млн т (-13,9%).

Новые рынки и возможности на российском рынке

Грузооборот морских портов Арктического бассейна составил 50,8 млн тонн (-7,7%), из них объём перевалки сухих грузов составил 12,7 млн тонн (-16,9%), наливных грузов - 38,1 млн тонн (-4,1 %). Грузооборот порта Мурманск составил 28,7 млн т (-9,4%), Сабетта – 16,4 млн т (-3,9%), Варандей – 2,5 млн т (-16,3%) и Архангельск – 1,3 млн т (-9,4%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна составил 158,4 млн тонн (-2,3%), из них объём перевалки сухих грузов составил 74,8 млн тонн (+1,3%), наливных грузов – 83,6 млн тонн (-5,4%). Грузооборот порта Усть-Луга составил 77,4 млн т (-3,0%), Приморск – 36,0 млн т (-3,1%), Большой порт Санкт-Петербург – 32,6 млн т (+2,8%), Высоцк – 6,4 млн т (-5,7%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 144,5 млн тонн (-11,4%), из них объём перевалки сухих грузов составил 58,1 млн тонн (-23,6%), наливных грузов – 86,5 млн тонн (-0,8%). Грузооборот порта Новороссийск составил 94,1 млн т (-5,3%), Тамань – 14,8 млн т (-6,2%), Туапсе – 12,8 млн т (+3,6%), Кавказ – 6,2 млн т (-51,7%), Ростов-на-Дону – 6,6 млн т (-25,7%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна составил 3,9 млн тонн (-30,4%), из них объём перевалки сухих грузов составил 2,3 млн тонн (-43,7%), наливных грузов – 1,6 млн тонн (+4,3%). Объём перевалки грузов порта Астрахань сократился и составил 1,9 млн т (-35,4%), порт Махачкала также сократил грузооборот до 1,8 млн т (-3,3%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна составил 141,2 млн тонн (+3,0%), из них объём перевалки сухих грузов составил 94,3 млн тонн (+5,1%), наливных грузов – 46,8 млн тонн (-0,9%). Грузооборот порта Восточный составил 48,1 млн т (-6,2%), Владивосток – 23,6 млн т (+8,2%), Ванино – 21,8 млн т (+31,1%), Находка – 16,3 млн т (-2,8%), Пригородное – 7,5 млн т (+3,8%).[69]

Динамика грузооборота морских портов Российской Федерации нарастающим итогом приведена на рисунке 6 (Ассоциации морских торговых портов).

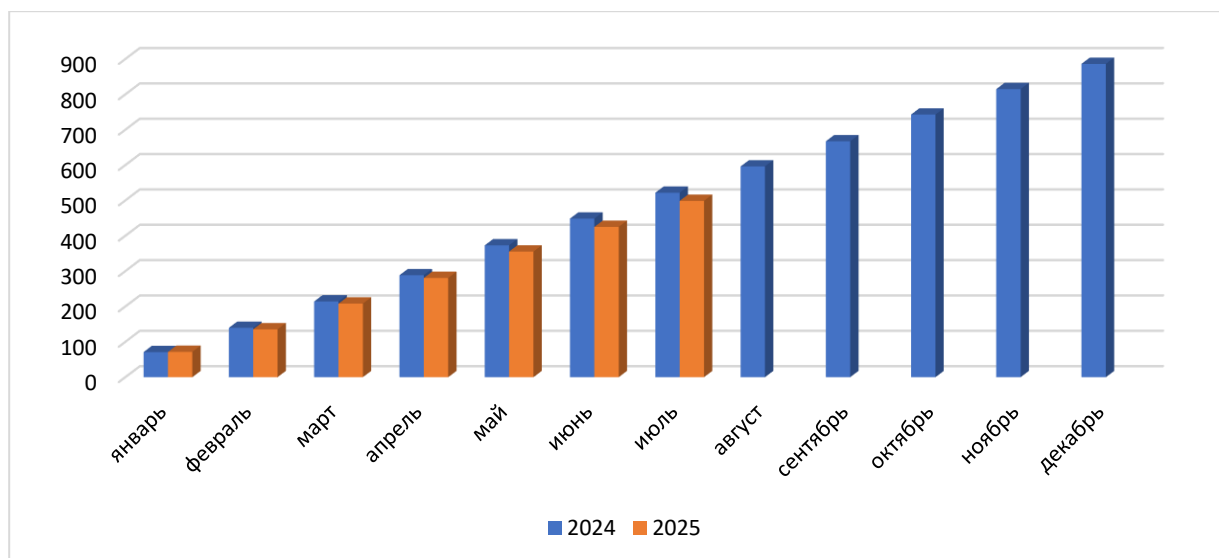


Рисунок 6 – Динамика грузооборота морских портов Российской Федерации нарастающим итогом (млн. тонн)

На рисунке 7 приведен грузооборот морских портов Российской Федерации ежемесячно (Ассоциации морских торговых портов).

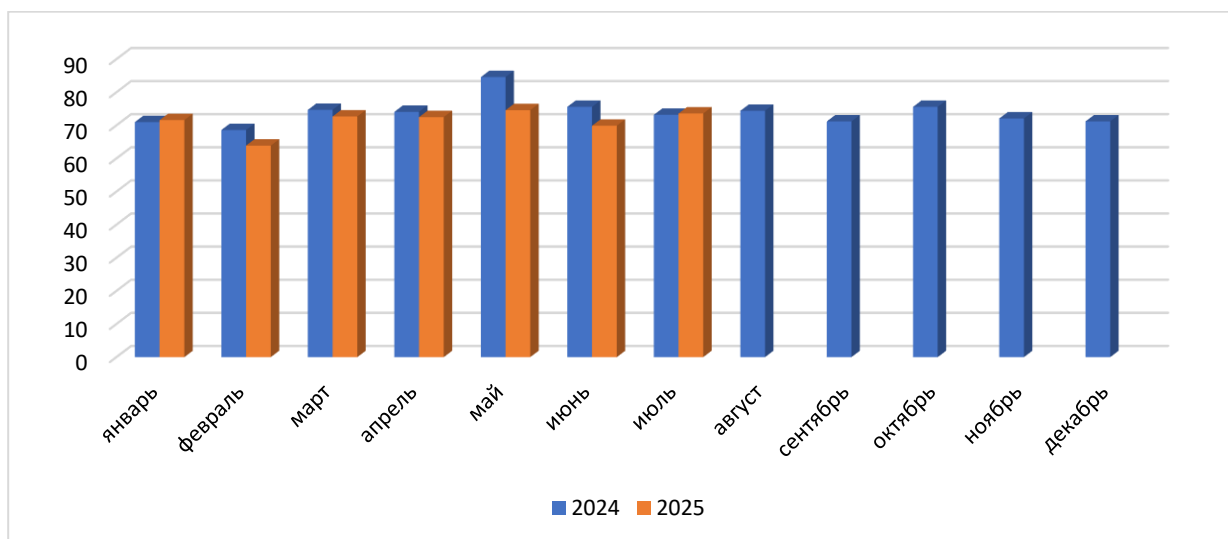


Рисунок 7 – Грузооборот морских портов Российской Федерации ежемесячно (млн. тонн)

Приведенная статистика отражает общую тенденцию снижения грузооборота российских морских портов по месяцам. Вместе с тем, грузооборот за июль 2025 года сравнялся (и даже незначительно превысил: +0,1%) с аналогичным значением 2024 года, что позволяет допустить возможность дальнейшего выравнивания показателя на уровень 2024 года.

Спад грузооборота в основном обусловлен сокращением объемов перевалки сухих грузов относительно уровня прошлого года. Больше половины выпавшего объема приходится на зерно, перевалка которого в текущем году сократилась наиболее сильно. За счет этого, в структуре грузооборота значительно просел оборот Азово-Черноморского бассейна, на долю которого приходится почти 90% всего объема перевалки зерна.[70]

По сравнению с предыдущим месяцем на старте нового сельскохозяйственного сезона перевалка зерна выросла наиболее сильно: почти в 2 раза за месяц. Тем не менее, это всё ещё значительно меньше прошлогоднего уровня (-42%). Также за месяц резко выросла перевалка тарно-штучных грузов (+38%), лесных (+32%) и пищевых наливных (+35%).

В целом сухих грузов по итогам июля было перевалено 37,8 млн тонн – максимум с начала года. Это на 12% больше, чем в июне, но на 1% отстает от уровня прошлого года. Перевалка наливных грузов относительно стабильная на уровне 36 млн тонн с ростом в годовом сопоставлении и спадом в помесечном в пределах 1%.

По тоннажу перевалки наиболее сильно относительно уровней годом ранее в июле выросла перевалка крупнейших номенклатур – угля (+1,6 млн тонн, +9%) и нефти (+1,5 млн тонн, +7%). Рост экспорта обусловлен растущими ценами на мировых рынках: в июле цены на уголь и нефть примерно на 10% превысили весенние минимумы. В процентном соотношении самыми динамичными остаются металлолом (рост год к году почти в 5 раз) и черные металлы (+44%).[71]

Ключевые цифры, отражающие динамику рынка, выглядят следующим образом:

Сухие грузы: 242,2 млн тонн (-6,4%). Падение вызвано снижением перевалки зерна на 54,5%, но в то же время руда и черные металлы выросли на 31,2% и 25,9% соответственно.

Контейнерные грузы: 31,3 млн т (-2,3%). Умеренное снижение на фоне общей стабильности рынка.

Наливные грузы: 256,7 млн тонн (-2,8%), при этом перевалка сжиженного газа выросла на 2,1%.

Импортные грузы: 24,2 млн т (-0,0%), что подтверждает сохранение интереса к зарубежным поставкам, несмотря на общие колебания логистического сектора.

Эти данные демонстрируют, что российские компании не отказываются от импорта — просто меняется структура и подход к логистике.

По итогам июля наиболее быстрыми темпами рос грузооборот в Дальневосточных портах, увеличившись на 11% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигнув объема 22,5 млн тонн (рост составил 2,2 млн тонн). Приблизительно такие же показатели были зафиксированы и в Балтийских портах, где объем перевалки увеличился на 3%, составив +0,7 млн тонн. Однако общий прирост оказался компенсированным снижением объемов обработки грузов в Азово-черноморских портах до уровня 21 млн тонн (-8% или -2 млн тонн), а также в Арктических портах, где падение составило 13% или -1 млн тонн (до 7 млн. тонн).

На фоне снижения активности портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов, интерес перераспределяется в сторону Дальнего Востока и Балтики. Так, порт Владивосток увеличил объем перевалки на 8,2%, Ванино — на 31,1%. Эти точки становятся ключевыми хабами для логистики из Юго-Восточной Азии, включая КНР. Компании, нацеленные на устойчивые поставки, активно пользуются морскими маршрутами доставки из Китая с

Новые рынки и возможности на российском рынке

последующей перевозкой грузов по железной дороге или автотранспортом. Это позволяет сохранять сроки и контролировать стоимость логистики. Несмотря на снижение общего грузооборота, доставка товаров из Китая морским транспортом продолжает оставаться надежным и экономически обоснованным решением. [72]

Отдельные аналитики прогнозируют стабилизацию грузооборота на уровне 2024 года (862 млн тонн) с обеспечением увеличения экспорта угля, минеральных удобрений и других сырьевых товаров. Несмотря на санкции и логистические сложности, развитие портовой инфраструктуры, субсидирование перевозок и поиск новых рынков позволяют сохранять устойчивость сектора. Прогнозируется, что в 2025 году главными драйверами роста станут экспорт угля, удобрений и развитие Дальневосточного направления. [73]

Перевалка контейнеров в портах России в июле продолжила сокращаться и составила 404,5 тыс. TEU, что на 12% меньше, чем годом ранее (-55 тыс. TEU). Темпы спада ускорились по сравнению с 10% в июне. Сравнение контейнерооборота портов России по месяцам в 2024 и 2025 гг. приведено на рисунке 8.

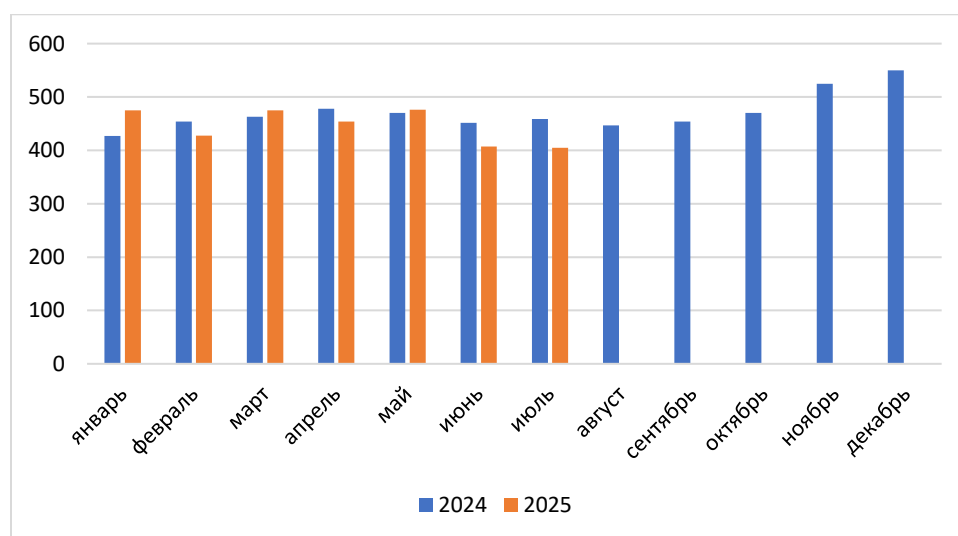


Рисунок 8 – Контейнерооборот портов России, тыс. TEU

Показатель, отображающий среднесуточный контейнерооборот портов России, второй месяц подряд находится на уровне 13 тыс. TEU, что соответствует уровню 2023 года. Экспорт в июле сократился до уровня 133 тыс. TEU, что соответствует уровню аналогичного месяца 2023 года, и на 14% меньше, чем годом ранее. Импортных контейнеров перевалено 147 тыс. TEU, темпы спада ускорились до 19% год к году. Каботаж, как и в прошлом году в июле на пике – 118 тыс. TEU (-2% год к году).

Сравнение среднесуточного объема перевалки контейнеров в портах РФ в 2024 и 2025 гг. приведено на рисунке 9.

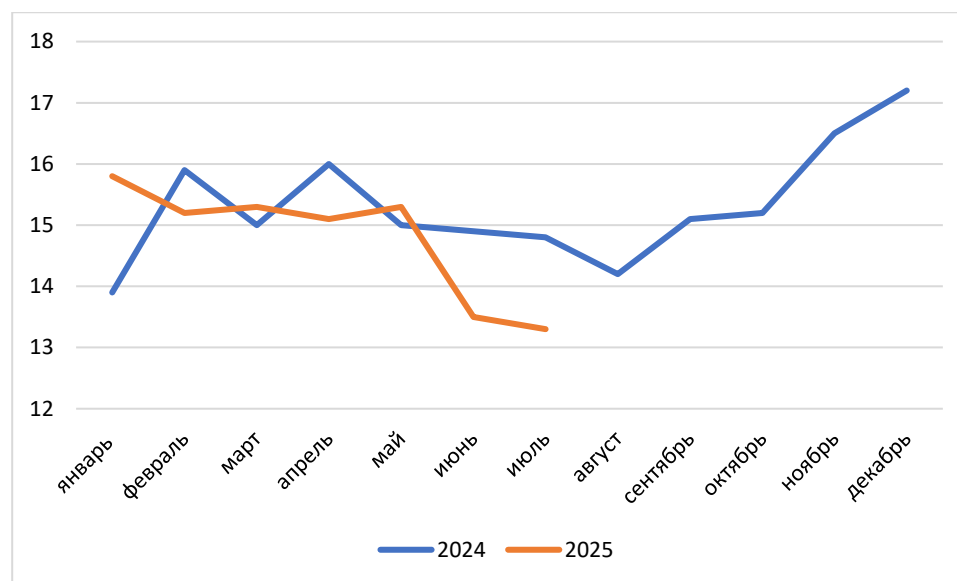


Рисунок 9 – Среднесуточный объем перевалки контейнеров в портах РФ, тыс. TEU

Несмотря на увеличение ежемесячных объемов перевалки, оборот дальневосточных портов продолжает отставать от прошлогодних значений на 16% или около 38 тысяч TEU. Итоговый показатель за месяц составил 198,3 тысячи TEU. Балтийские порты показали снижение контейнерооборота на 6% по сравнению с прошлым годом, обработав всего 116 тысяч TEU, а Азово-Черноморский бассейн уменьшил объёмы на 11% до 70 тысяч TEU. Каждый из

двух последних регионов потерял по 8 тысяч TEU относительно аналогичного периода предыдущего года. Темпы снижения контейнерных перевозок в Азово-Черноморье ускорились после достижения пиковых значений в мае и упали до самого низкого уровня с начала текущего года. Подобная тенденция была характерна и в прошлом году, начиная с апреля и вплоть до минимума в августе.

Суммарный контейнерооборот портов России по итогам января-июля 2025 года составил 3,12 млн TEU, что на 2,7% или на 86 тыс. TEU меньше, чем годом ранее.

Портами Дальневосточного бассейна перевалено 1,35 млн TEU, -11% или -164 тыс. TEU год к году. Контейнерооборот портов Балтийского бассейна, несмотря на отрицательную динамику перевалки с мая, остается в плюсе. По итогам января-июля портами бассейна было перевалено 985,7 тыс. TEU, рост год к году на 3% (+31 тыс. TEU). Оборот Азово-Черноморского бассейна превышает показатель прошлого года на 8% или на 49 тыс. TEU – 683 тыс. TEU за семь месяцев. Арктическим бассейном в январе-июле перевалено 97 тыс. TEU (-1% или -1,2 тыс. TEU), Каспийским – 4,3 тыс. TEU (-12% или -0,6 тыс. TEU).

В разрезе направлений импортная перевалка сократилась на 8% (-1-7 тыс. TEU) до 1,22 млн TEU, экспорт – вырос на 3% (+37 тыс. TEU) до 1,18 млн TEU. Каботаж составил 697 тыс. TEU (-1,7%). [74]

Развитие морских портов России

Российские порты нуждаются в гармоничном развитии, включающем сооружение глубоководных специализированных терминалов и согласование с планами увеличения пропускной способности железных дорог, ведущих к ним. Несмотря на формальный избыток портовых мощностей (на начало 2025 года общая пропускная способность российских портов достигала 1401,2 млн. тонн при фактическом объеме перевалки менее 900,0 млн. тонн)

отдельные направления испытывают острую нехватку специализированных терминалов, особенно они необходимы для перевалки минеральных удобрений и контейнерных грузов.

Как видно из анализа структуры грузооборота, приведенного выше, его снижение преимущественно связано с уменьшением перевалки нефти, нефтепродуктов и зерна. В тоже время рост демонстрирует перевалка минеральных удобрений, контейнерные грузы в отдельные месяцы также демонстрировали рост. Исходя из этого, формируется мнение о необходимости приоритетного развития специализированных терминалов именно для этих видов грузов.

По прогнозам аналитической компании «Имплемент», дефицит мощностей по минудобрениям на Балтике к 2030 году будет составлять минимум 6 млн тонн в год, а при вводе всех заявленных проектов по производству удобрений, включая находящиеся пока «на бумаге», - до 22 млн тонн в год.[75]

В ходе итогового совместного заседания коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте приводились данные о том, что в 2025 году возможности морских портов России планируется увеличить на 31,4 млн. тонн за счёт реализации инвестиционных проектов в Мурманске, Усть-Луге, Ванино, Туапсе и Тамани. При том, что инвестиционные проекты в морских портах Ленинградской, Мурманской и Калининградской областях, Приморского и Хабаровского краев уже дали увеличение портовых мощностей почти на 33 млн. тонн. Например, в порту Мурманск реализован инвестиционный проект ПАО «Мурманский Морской Торговый Порт». В Калининграде закончен первый этап строительства международного морского терминала в городе Пионерский, предназначенного для приема круизных и грузопассажирских судов. Во Владивостоке завершены строительные работы по созданию новейшего специализированного угольного терминала в бухте Суходол.[76]

Всего в рамках нового нацпроекта «Эффективная транспортная система» предстоит реализовать комплекс мероприятий по развитию 15 морских портов. Согласно действующим планам до 2030 прирост мощностей морских портов превысит 225 млн тонн. Модернизация и реконструкция затронет не только порты, ориентированные на обслуживание внешнеторговой деятельности, но и социально значимые для граждан России объекты.[77]

На основе описанного выше, можно сделать вывод о том, что морская отрасль России в условиях макроэкономических ограничений демонстрирует преимущественно устойчивое развитие и реализует ряд значимых проектов, направленных на усиление экономической самостоятельности и обеспечение стратегических интересов страны, сохраняя высокий потенциал для дальнейшего развития. Для российских организаций имеется возможность освоения новых рынков перевозок с поддержкой от государства в виде субсидий, обеспечивается развитие инфраструктуры. Кроме того, обеспечивается активная поддержка судостроительного кластера и обновления флота, о чем более подробно будет рассказано в следующем разделе.

4

Применимые меры государственной поддержки в Российской Федерации

4. Применимые меры государственной поддержки в РФ

Меры государственной поддержки в Российской Федерации для организаций водного транспорта направлены преимущественно на устойчивое развитие судостроительной отрасли и достижение технологического суверенитета в области производства судового комплектующего оборудования.

В первой половине 2025 года Правительство России актуализировало Стратегию развития судостроительной промышленности с горизонтом планирования до 2050 года (распоряжение от 12 мая 2025 года №1181-р). Согласно утвержденной редакции, планируется достижение следующих целевых показателей:

уровень загрузки действующих производств к 2036 году должен вырасти до 61%, а к 2050 году – до 73%;

увеличение доли гражданского флота собственного производства до 61% к 2036 году и до 64% к 2050;

долю серийных судов, выпускаемых российскими предприятиями, предполагается нарастить с 30 до 50% от общего объёма судостроения к 2036 году и до 80% – к 2050 году;

импортозамещение линейки судового комплектующего оборудования – к 2036 году составит 50%, а к 2050 году долю российских комплектующих планируется увеличить до 80%;

удвоение количества новых и модернизированных судоремонтных предприятий с трехкратным увеличением объема судоремонта.

Особое внимание планируется уделить строительству флота, предназначенного для эксплуатации на трассах Северного морского пути. К 2036 году число судов, курсирующих по этому направлению, должно увеличиться до 51, а к 2050 году – до 135. [78]

Представленные в Стратегии планы позволяют прогнозировать высокий уровень поддержки судостроения, а также производства отечественными организациями судового комплектующего оборудования.

Продолжается работа, направленная на разработку и утверждение нового федерального закона «О судостроении», рассмотрение законопроекта депутатами нижней палаты парламента запланировано на ноябрь-декабрь 2025 года, перед чем его должны изучить представители Морской коллегии. Новый закон должен обеспечить целостное правовое, регламентировать ценообразование и правила постройки судов на бюджетные средства.

Предполагается, что в новый закон войдут 12 блоков, включая: правила кораблестроения и гражданского судостроения с использованием средств бюджетной системы; инфраструктура судостроения, в том числе федеральный реестр организаций судостроения; ценообразование, инвестиции и рентабельность; судостроительный контракт и промышленная кооперация; судоремонт и утилизация; государственные информационные системы обеспечения судостроения. [79]

Помощник Президента России, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев отмечал следующее:

"В судостроении в последнее время накопилось много проблем. Для их решения необходимы изменения в нормативной правовой базе. Предлагаемый законопроект будет способствовать формированию целостного правового регулирования деятельности в области судостроения";

"Остро назрела необходимость навести порядок в отношениях, возникающих при ремонте, переоборудовании, модернизации и утилизации кораблей и судов. За год работы мы изучили проблемы, с которыми сталкиваются конструкторские бюро и научно-исследовательские институты. Считаем, что их работу также необходимо структурировать. Так, предлагаемый закон позволит восстановить научно-технический задел судостроительной отрасли". [80]

Применимые меры государственной поддержки в РФ

В настоящее время деятельность судостроительной промышленности регулируется федеральным законом № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации». В этом документе прописана глава 4.1 «Особенности промышленной политики в сфере проектирования, строительства, ремонта, утилизации судов». В ней указан порядок определения ориентировочной цены судна и трудоемкости на всех этапах его жизни — от проектирования до утилизации.

Отдельные изменения с 2025 года были внесены в государственную программу «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». В связи с началом реализации Национального проекта технологического лидерства «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» мероприятия Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» объединены в новый федеральный проект «Производство судов и судового оборудования».

Федеральный проект «Производство судов и судового оборудования» предусматривает строительство 638 судов различных типов и освоение около 100 позиций судового комплектующего оборудования до 2030 года включительно [81]. В рамках федерального проекта предусматривается сохранение и расширение уже действующих мер поддержки, в том числе в части финансирования лизинговых программ и развития проектов импортозамещения ключевого судового комплектующего оборудования. Новые инструменты призваны стимулировать модернизацию действующих производств, создание новых и освоение в России производства судовых двигателей. На реализацию этих задач будет выделено более 530 млрд рублей. [82]

Так, Минпромторгом России в рамках данного федерального проекта был объявлен конкурс на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное

Применимые меры государственной поддержки в РФ

производство судового комплектующего оборудования. По условиям конкурса размер субсидии мог составлять до 80% общей суммы всех затрат организации на проведение работ по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования в рамках реализации комплексного проекта. [83]

В рамках федерального проекта «Стимулирование спроса на отечественную продукцию судостроительной промышленности» продолжается реализация мероприятий:

- субсидии российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях;
- строительство Жатайской судовой верфи, Республика Саха (Якутия).[84]

АНО «Агентство по технологическому развитию» предоставляет гранты на разработку конструкторской документации на комплектующие изделия, необходимые для отраслей промышленности, в рамках реализации федерального проекта "Разработка, стандартизация и серийное производство беспилотных авиационных систем и их комплектующих". Размер гранта составлял до 100% затрат по проекту, но не более 100 млн рублей. На момент подготовки данного материала проведение конкурсного отбора не завершено, конкурсы объявляются на отдельные виды комплектующих.[85]

Основными мерами поддержки в области судостроения остаются:

- субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, лизинговых платежей по договорам лизинга, а также на уплату процентов за предоставление рассрочки на приобретение гражданских судов (регулярность оказания меры поддержки – ежеквартально); [86]
- субсидия на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на

[Применимые меры государственной поддержки в РФ](#)

утилизацию (регулярность оказания меры поддержки – ежегодно). [87]

Субсидии по кредитам (предоставляются в отношении кредитов, полученных в 2009 - 2025 годах). Субсидии по кредитам, полученным в валюте Российской Федерации, предоставляются в размере $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - в размере $\frac{3}{4}$ суммы затрат организации на уплату процентов по кредиту в расчетном периоде. Размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную исходя из $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - исходя из $\frac{3}{4}$ установленной ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, действующей на дату уплаты процентов по кредиту, а по кредитам, полученным после 01.01.2017 г., - исходя из $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - исходя из $\frac{3}{4}$ базового индикатора, рассчитанного в соответствии с постановлением от 20.07.2016 г. № 702.

Субсидии по кредиту, полученному в иностранной валюте, предоставляются из расчета $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - из расчета $\frac{3}{4}$ суммы затрат организации на уплату процентов по кредиту в расчетном периоде, рассчитанного исходя из курса рубля к иностранной валюте, установленного Центральным банком Российской Федерации на дату осуществления указанных затрат.

Размер субсидии не может превышать по кредиту, полученному в иностранной валюте:

- после 01.01.2018 г. - величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту в размере 6% годовых;
- с 01.08.2012 г. до 01.01.2018 г. - величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту в размере 8% годовых;
- до 01.08.2012 г. - величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту в размере 10% годовых.

Субсидии по лизинговым платежам (предоставляются в отношении договоров лизинга, заключенных в 2009 - 2025 годах). Субсидии по лизинговым платежам, содержащим денежные обязательства в валюте

Российской Федерации, предоставляются в размере $2/3$, а для экологических судов - в размере $3/4$ затрат лизинговой компании на уплату процентов по кредитам, полученным лизинговой компанией для приобретения судна, и вознаграждение лизинговой компании за услуги по предоставлению финансирования приобретения судов, оформлению и сопровождению лизинговой сделки, являющихся частями лизингового платежа.

Размер предоставляемой субсидии не может превышать сумму, рассчитанную как $2/3$, а для экологических судов - как $3/4$ отношения произведения установленной ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, действующей на дату уплаты организацией лизингового платежа, а в отношении лизинговых договоров, заключенных после 01.01.2017 г., - исходя из $2/3$, а для экологических судов - исходя из $3/4$ базового индикатора, рассчитанного в соответствии с постановлением от 20.07.2016 г. № 702, количества дней между последним и предпоследним лизинговыми платежами и остаточной стоимости судна к количеству дней в году.

Субсидии по лизинговым платежам, содержащим денежные обязательства в иностранной валюте, предоставляются в размере $2/3$, а для экологических судов - в размере $3/4$ затрат лизинговой компании на уплату процентов по кредитам, полученным лизинговой компанией для приобретения судна, и вознаграждение лизинговой компании за услуги по предоставлению финансирования приобретения судов, оформлению и сопровождению лизинговой сделки, являющихся частями лизингового платежа, пересчитанных исходя из курса рубля к иностранной валюте, установленного Центральным банком Российской Федерации на дату уплаты организацией лизингового платежа. Размер субсидии не может превышать сумму, рассчитанную как отношение произведения $2/3$, а для экологических судов - $3/4$ процентной ставки по кредиту в иностранной валюте, принятой для расчета максимального размера субсидий, количества дней между

последним и предпоследним лизинговыми платежами и остаточной стоимости судна, пересчитанной исходя из курса рубля к иностранной валюте, установленного Центральным банком Российской Федерации, к количеству дней в году.

Для расчета максимального размера субсидии по возмещению части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в иностранной валюте:

после 01.01.2018 г., принимается ставка по кредиту, полученному в иностранной валюте, в размере 6% годовых;

с 01.08.2012 г. до 01.01.2018 г., размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту, полученному в иностранной валюте, в размере 8% годовых;

до 01.08.2012 г., размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту, полученному в иностранной валюте, в размере 10% годовых.

Субсидии по процентам за предоставление рассрочки (предоставляются в отношении договоров купли-продажи с рассрочкой платежа). Субсидии по процентам за предоставление рассрочки по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа, заключенным в валюте Российской Федерации, предоставляются в размере $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - в размере $\frac{3}{4}$ суммы затрат организации на уплату процентов за предоставление рассрочки в расчетном периоде. Субсидии по процентам за предоставление рассрочки по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа, заключенным в иностранной валюте, предоставляются из расчета $\frac{2}{3}$, а для экологических судов - $\frac{3}{4}$ суммы затрат организации на уплату процентов за предоставление рассрочки в расчетном периоде, рассчитанного исходя из курса рубля к иностранной валюте, установленного Центральным банком Российской Федерации на дату осуществления указанных затрат [88].

Для субсидии на возмещение части затрат на приобретение (строительство) и [Применимые меры государственной поддержки в РФ](#) судов, сданных на утилизацию, ее размер в процентах от стоимости судна (без учета НДС) не может превышать (на 1 судно):

в случае приобретения (строительства) нового пассажирского судна, судна для нужд северного завоза - 15 %, а в случае приобретения (строительства) начиная с 1 января 2022 г. нового гражданского судна (за исключением морских паромов и грузопассажирских судов) пассажироместимостью более 150 человек и количеством кают не менее 20 штук - 25 %;

в случае приобретения (строительства) экологичного судна (за исключением нового экологичного судна рыболовецкого флота или нового экологичного судна технического флота) – 20 %, а в случае приобретения (строительства) экологичного судна пассажирского типа и экологичного судна для нужд северного завоза – 25 % стоимости судна;

в случае приобретения (строительства) нового судна рыболовецкого флота или судна технического флота – 10 % стоимости судна, но не более 70 млн рублей, а в случае приобретения (строительства) нового экологичного судна рыболовецкого флота или нового экологичного судна технического флота – 20 % стоимости судна, но не более 80 млн рублей;

в случае приобретения (строительства) нового гражданского судна другого типа (за исключением судна рыболовецкого флота и судна технического флота) - 10 % стоимости судна. [89]

В настоящее время проводится работа по законодательному закреплению возможности при обновлении флота совмещать судовой утилизационный грант с льготным лизингом. Информация об изменениях, которые планируется внести в «Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен

судов, сданных на утилизацию», опубликована на федеральном портале для размещения проектов нормативных правовых актов.

В сопроводительных материалах документа отмечается, что раньше владельцы судов использовали одновременно указанные меры государственной поддержки при обновлении своего флота, однако Федеральное казначейство сочло такую практику неправомерной.

«При финансировании строительства судов использован судовой утилизационный грант в виде субсидии с одновременным применением механизма льготного лизинга, в результате чего, по мнению Федерального казначейства, допущено неправомерное расходование средств федерального бюджета. Указанный вопрос в ходе проверки возник вследствие различной трактовки Федеральным казначейством и Минпромторгом России механизмов предоставления субсидии судовладельцам и бюджетных инвестиций лизинговым компаниям. По мнению Минпромторга России, использование средств уставного капитала лизинговых компаний для строительства судов и поддержка судовладельцев, утилизовавших старый флот и заказавших новые суда за счет целевых государственных субсидий, имеют разные цели», — говорится в пояснительной записке.

Минпромторг полагает, что позиция Федерального казначейства в текущих условиях высоких процентных ставок способна вызвать проблемы у судоходных предприятий, вплоть до остановки их деятельности, а также спровоцировать отказ от строительства гражданских судов внутри страны. Одновременно подчеркивается наличие аналогичных случаев объединения мер государственной поддержки в иных секторах промышленности, таких как авиастроительный сектор.

Обсуждение предлагаемых поправок продлится до 19 августа 2025 г.[90]

Финансирование в рамках федерального бюджета

Согласно утвержденному федеральному бюджету на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов с изменениями на 24 июня 2025 года на финансирование мер государственной поддержки планируется направить следующий объем финансовых средств.

На новый федеральный проект «Производство судов и судового оборудования» в 2025 году заложено 39,29 млрд. рублей, в 2026 году – 75,53 млрд. рублей, в 2027 году – 110,99 млрд. рублей.

В утвержденный бюджет включен взнос в уставный капитал ОСК (в том числе дочерних обществ) на модернизацию верфей составит: в 2025 года – 2,10 млрд. рублей, в 2026 году – 6,03 млрд. рублей, в 2027 году – 8,82 млрд. рублей. При этом ОСК может быть докапитализирована на почти 28,00 млрд руб. для создания отечественного производства судовых двигателей мощностью более 8 МВт.

На лизинг гражданских судов водного транспорта государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) в 2025-2026 гг. планируется докапитализировать на 5,00 млрд руб. ежегодно, в 2027 году – на сумму, немногим меньше 5,00 млрд рублей.

Запланированный объем бюджетных ассигнований на субсидирование мер государственной поддержки организаций отрасли водного транспорта приведен в таблице 6.[91]

Таблица 6– Бюджетные ассигнования на субсидирование мер государственной поддержки организаций отрасли водного транспорта в соответствии с федеральным бюджетом на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов (в редакции на 24 июня 2025 г.) в рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», тыс. руб.

Наименование	2025	2026	2027
Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на осуществление морских скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне на морских скоростных судах на подводных крыльях и скоростных пассажирских катамаранах	135 502,3	135 925,5	135 925,5
Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов	5 441 838,4	5 441 838,4	6 988 538,4
Субсидии российским организациям судостроительной промышленности, расположенным в Дальневосточном федеральном округе, на возмещение части затрат, связанных со строительством гражданских судов		1 214 000,0	1 387 795,0
Субсидии производителям пилотных партий критически важного судового оборудования в целях предоставления льгот при покупке такого оборудования, а также повышения его ценовой конкурентоспособности	200 000,0	2 000 195,3	1 999 982,5

Применимые меры государственной поддержки в РФ

Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" в 2009-2025 годах, на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2009-2025 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, а также на уплату процентов за предоставление рассрочки по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа, заключенным в 2022-2023 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов	4 841 071,5	4 789 126,8	4 730 723,8
Субсидии российским лизинговым компаниям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на строительство гражданских судов водного транспорта в целях последующей их передачи по договорам лизинга (аренды)	1 136 206,5	4 862 949,7	8 261 855,8
Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию	1 995 008,5	2 000 293,0	2 499 965,1

Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования	6 713 182,0	17 252 392,8	18 599 762,5
Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в целях модернизации действующих мощностей предприятий судостроительной отрасли	586 043,3	3 918 165,2	6 247 890,9
Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством гражданских судов водного транспорта		4 958 968,4	5 649 901,4
Субсидии российским научным организациям судостроительной промышленности на возмещение части затрат на содержание объектов опытно-экспериментальной базы в работоспособном состоянии	142 000,0	142 000,0	142 000,0

Приведенное в таблице плановое финансирование отражает появление ряда дополнительных мер поддержки с 2026 года.

Так, в начале августа 2025 года первый вице-премьер Денис Мантуров провел совещание по вопросам реализации программы льготного лизинга гражданских судов, в рамках которого главой Минпромторга Антоном Алихановым были представлены предложения по возможным изменениям

Применимые меры государственной поддержки в РФ

параметров действующей программы льготного лизинга судов. Изменения направлены на сохранение финансовой стабильности отраслевых предприятий в текущих макроэкономических условиях. По итогам совещания первый заместитель председателя правительства поручил министерствам проработать возможность опережающего доведения до судостроителей средств ФНБ, запланированных в рамках реализации программы льготного лизинга. Кроме того, министерствам поручено проработать меры, которые позволили бы обеспечить дозагрузку российских верфей.

Программа льготного лизинга пассажирских судов может войти в федеральный бюджет на 2026 год. Ранее, в 2023 году, Президент России Владимир Путин поручил правительству обеспечить финансирование указанной программы из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) с 2025 года. Цель программы — построить минимум 200 пассажирских судов, включая электроходы. Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), основываясь на заявках регионов, подготовила соответствующую программу, предполагающую создание свыше 350 судов до конца 2030 года. [92]

Другим важным практическим механизмом обновления российского флота может стать создание реестра подлежащих списанию судов, попадающих под списание и требующих замены в последующие годы, создаваемого для планирования программы льготного лизинга. Такое поручение было сформировано по итогам совещания по мерам стимулирования обновления российского флота, которое провели первый заместитель председателя правительства Денис Мантуров и заместитель председателя правительства Виталий Савельев с участием представителей Минтранса, Минэнерго, Минсельхоза, Минэкономразвития, Минфина, судостроительных, транспортных организаций и основных грузоотправителей.[93]

Поддержка организаций, осуществляющих свою деятельность по направлению освоения ресурсов Мирового океана

В ближайшие годы меры государственной поддержки могут быть усилены и для организаций, осуществляющих свою деятельность по направлению исследований мирового океана.

На заседании президиума Дальневосточного отделения РАН 20 мая 2025 года вице-президент РАН, председатель ДВО РАН академик Юрий Кульчин представил концепцию Федеральной программы научных исследований «Перспективные методы и средства изучения и освоения ресурсов Мирового океана» (ФПНИ «Гидрокосмос»). Программа рассчитана на 2026-2030 годы. Далее проект планируется представить на заседании президиума РАН.

Академик Юрий Кульчин отметил, что: «Мировой океан — это хранилище огромного количества полезных ископаемых, биологических ресурсов, энергии, первичного минерального сырья для химической, фармацевтической и других отраслей промышленности. Знания о ресурсах Мирового океана показывают, что их потенциал сравним или превосходит потенциал, который находится на суше. Исследование и освоение Мирового океана будет способно повлиять на состояние и перспективы решения глобальных проблем человечества, таких как перенаселение, проблемы экологии и энергетики».

Среди основных задач предлагаемой программы — разработка фундаментальных основ создания интеллектуальных, технических, бионических природоподобных систем и комплексов, которые способны решать широкий спектр научно-исследовательских, экономических и иных задач в акватории. Также необходимо развивать в дальневосточном регионе научно- конструкторскую и производственную кооперацию, инфраструктуру, опытные полигоны и базу лабораторных исследований.

Создание такой программы обусловлено назревшей необходимостью среднесрочного целевого планирования на базе сетевой модели

Применимые меры государственной поддержки в РФ

сотрудничества, объединяющей усилия ученых и исследователей из разных сфер: академических институтов РАН, Министерства науки и высшего образования, ведущих университетов и других научных организаций. Актуальность определяется рядом современных вызовов. В первую очередь, это возрастание геополитического и геоэкономического значения Мирового океана, возникновение новых амбициозных планов по освоению континентального шельфа, добыче полезных ископаемых и использованию природных богатств, особенно в арктическом и дальневосточном регионах. Одновременно растет интерес к сохранению и возобновлению запасов морских организмов. Чтобы успешно справиться с этими задачами, важно заранее подготовить научные и технические разработки, которые смогут применить знания, полученные в результате фундаментальных исследований. Необходимо создать базу для создания новых технологий и новой продукции, способных эффективно решать поставленные задачи. Для Российской Федерации большое значение имеет освоение северных морей и морей Тихого океана как основа для развития Северного морского пути. При этом на сегодня изученность Мирового океана не превышает 10 процентов. Это соответствует основным направлениям научно-технологического развития, которые определены Правительством и Президентом страны.[94]

8. Используемые источники информации

1. UNCTAD "Review of Maritime Transport 2024" и связанные новости: детальный обзор . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport> (дата обращения: 15.08.2025).
2. Данные о морских перевозках: ЮНКТАД публикует новые статистические данные о морских перевозках . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://unctad.org/news/shipping-data-unctad-releases-new-seaborne-trade-statistics> (дата обращения: 15.08.2025).
3. Fitch Ratings изменило прогноз по мировому сектору судоходства на «ухудшение» . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.fitchratings.com/research/corporate-finance/fitch-ratings-changes-global-shipping-sector-outlook-to-deteriorating-12-06-2025> (дата обращения: 15.08.2025).
4. ОБНОВЛЕНИЕ РЫНКА МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).
5. ICS Maritime Barometer Report 2024-2025 . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2025/06/ICS-Barometer-2025.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).
6. Emerging Maritime Supply Chain Disruptions in 2025-2026 Электронный ресурс. Режим доступа: . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.shipuniverse.com/emerging-maritime-supply-chain-disruptions-in-2025-2026/> (дата обращения: 15.08.2025).
7. В Пекине высказались об импортных тарифах США. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.rbc.ru/politics/01/08/2025/688c8ace9a794721b5153e03?ysclid=mdvrvj9vw7722737754> (дата обращения: 15.08.2025).

8. Худшего сценария в тарифной войне удалось избежать. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.finam.ru/publications/item/khudshego-stsenariya-v-tarifnoy-voynе-udalos-izbezhat-20250801-1557/?ysclid=mdvrvmo3dz367084659> (дата обращения: 15.08.2025).

9. DHL Ocean Freight Market Update – June 2025. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://lot.dhl.com/dhl-ocean-freight-market-update-june-2025/> (дата обращения: 15.08.2025).

10. Tanker and bulker challenges slow maritime trade despite box shipping gains. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/global-maritime-trade-slows-as-tankers-and-bulk-carriers-face-challenges-85372> (дата обращения: 15.08.2025).

11. Наглядный барьер: почему США захотели заключить торговую сделку с КНР. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://iz.ru/1873367/anastasiia-glukhova/naglyadnyj-barer-pochemu-ssha-zahoteli-zaklyuchit-torgovuuyu-sdelku-s-kr> (дата обращения: 15.08.2025).

12. В США анонсировали обсуждение с Китаем продления пошлинных послаблений. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://iz.ru/1924689/2025-07-22/v-ssha-anonsirovali-obsuzhdenie-s-kitaem-prodleniia-poshlinnykh-poslablenii> (дата обращения: 15.08.2025).

13. Ocean Freight Market Update. April 2025 . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://index1520.com/en/analytics/obzor-rynka-morskikh-perevozok-aprel-2025/> (дата обращения: 15.08.2025).

14. . Tanker and bulker challenges slow maritime trade despite box shipping gains Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/global-maritime-trade-slows-as-tankers-and-bulk-carriers-face-challenges-85372> (дата обращения: 15.08.2025).

15. . How to engineer a 'swift and silent' rescue of a container line
Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/how-to-engineer-a-swift-and-silent-rescue-of-a-container-line-85221> (дата обращения: 15.08.2025).

16. Container shipping market outlook for H2 2025 . Электронный ресурс.
Режим доступа: <https://www.seatrade-maritime.com/containers/container-shipping-market-outlook-for-h2-2025> (дата обращения: 15.08.2025).

17. Контейнерный рынок России в первом полугодии 2025 года снизился на 4,9%. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://paluba.media/news/197732> (дата обращения: 15.08.2025).

18. - UNCTAD Global Trade Update (июль 2025). Электронный ресурс.
Режим доступа: <https://unctad.org/publication/global-trade-update-july-2025-global-trade-endures-policy-changes-and-geoeconomic-risks> (дата обращения: 15.08.2025).

19. - UNCTAD Seaborne Trade Statistics (апрель 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://stats.unctad.org/seabornetrade> (дата обращения: 15.08.2025).

20. -Bertling Ocean Freight Market Report (март 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.bertling.com/news-pool/market/ocean-freight-market-report-march-2025/> (дата обращения: 15.08.2025).

21. - DHL Ocean Freight Market Update (май 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.dhl.com/content/dam/dhl/global/dhl-global-forwarding/documents/pdf/glo-dgf-ocean-market-update.pdf> (дата обращения: 15.08.2025).

22. - Maritime Fairtrade Report (июль 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://maritimefairtrade.org/tariffs-trade-tensions-dominate-global-shipping-first-half-of-2025-states-report/> (дата обращения: 15.08.2025).

23. - Kuehne+Nagel News Article (июнь 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/global-container->

volumes-continue-to-surprise-17-Jun-2025 (дата обращения: 15.08.2025).

24. Port congestion continues disrupting Asia-Europe shipping. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://logical.com/blog/port-congestion-continues-disrupting-asia-europe-shipping/> (дата обращения: 15.08.2025).

25. Worldwide Port Delays Surge 300% in June 2025: Critical Hubs Like Singapore, Cape Town, and Rotterdam Hit Hard. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://blogs.tradlinx.com/worldwide-port-delays-surge-300-in-june-2025-critical-hubs-like-singapore-cape-town-and-rotterdam-hit-hard/> (дата обращения: 15.08.2025).

26. Обновления о работе портов по всему миру (14–20 августа 2025 г. . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/port-operational-week3425-update> (дата обращения: 15.08.2025).

27. Северный завоз составит 3,4 млн тонн в 2025 году . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://tass.ru/obschestvo/24415383> (дата обращения: 15.08.2025).

28. "Росатом" оценивает коридор грузопотока по СМП в 2025 году в объеме 36-38,5 млн т. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1031753> (дата обращения: 15.08.2025).

29. По Севморпути перевезли 37,9 млн тонн грузов за 2024 год . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://morvesti.ru/news/1679/113434/>

30. Marine Insight (июль 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.marineinsight.com/know-more/top-5-countries-dominating-global-shipbuilding-in-2025/> (дата обращения: 15.08.2025).

31. MFAME Guru (июль 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://mfame.guru/global-new-ship-orders-drop-sharply-in-first-half-of-2025-led-by-declines-in-china-and-korea/> (дата обращения: 15.08.2025).

32. South China Morning Post (июль 2025). Электронный ресурс. Режим

доступа: <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3317497/chinas-lead-global-shipbuilding-may-already-be-fading-new-data-suggests> (дата обращения: 15.08.2025).

33. Riviera Maritime Media (июль 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/chinas-shipbuilding-dominance-unlikely-to-shift-soon-despite-market-share-drop-85494> (дата обращения: 15.08.2025).

34. Seatrade Maritime (январь 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chinese-shipyards-booked-74-of-all-newbuilding-orders-in-2024> (дата обращения: 15.08.2025).

35. Statista (июль 2025). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1197307/japan-number-new-shipbuilding-orders-by-vessel-type/> (дата обращения: 15.08.2025).

36. Предстоящие постановления ЕС и их влияние на морское судоходство . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.breakthroughfuel.com/ru/blog/upcoming-eu-regulations-and-their-impact-on-maritime-shipping/> (дата обращения: 15.08.2025).

37. IMO утвердило механизм глобального ценообразования на выбросы при судоходстве . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://morvesti.ru/news/1679/115084/> (дата обращения: 15.08.2025).

38. Final Rule: Cybersecurity in the Marine Transportation System . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.news.uscg.mil/maritime-commons/Article/4033732/final-rule-cybersecurity-in-the-marine-transportation-system/> (дата обращения: 15.08.2025).

39. New S-100 standards guide the work towards new generation digital navigation products . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.traficom.fi/en/news/new-s-100-standards-guide-work-towards-new-generation-digital-navigation-products> (дата обращения: 15.08.2025).

40. Успешно запущен российский спутник ГЛОНАСС нового

поколения . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://tehnoomsk.ru/archives/16917> (дата обращения: 15.08.2025).

41. Россия создает собственную спутниковую систему связи на море. Американская отказывается обслуживать российские суда . Электронный ресурс. Режим доступа: https://www.cnews.ru/news/top/2025-02-10_rossiya_sozdaet_sobstvennuu (дата обращения: 15.08.2025).

42. Россия создает систему подвижной спутниковой связи для морского флота - Николай Патрушев . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax-russia.ru/military/news/637121> (дата обращения: 15.08.2025).

43. «Росморпорт» ввел в промышленную эксплуатацию информационную систему обеспечения лоцманской деятельности в морских портах Астрахань и Оля . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://minprom.astrobl.ru/novosti/rosmorport-vvel-v-promyshlennuyu-ekspluataciyu-informacionnuyu-sistemu-obespecheniya-locmanskoy-deyatelnosti-v-morskih-portah-astrahan-i-olya> (дата обращения: 15.08.2025).

44. Цифровой двойник "северного завоза". Электронный ресурс. Режим доступа: <https://vef.vostokgosplan.ru/severnyzavoz/> (дата обращения: 15.08.2025).

45. ABS Approves Pioneering Maritime Autonomy Framework from MTI . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://pressreleases.eagle.org/news/abs-approves-pioneering-maritime-autonomy-framework-from-mti> (дата обращения: 15.08.2025).

46. Fully Autonomous Ship Framework Obtains AiP from Classification Societies ClassNK and Bureau Veritas . Электронный ресурс. Режим доступа: https://www.nyk.com/english/news/2022/20220315_02.html (дата обращения: 15.08.2025).

47. German Government Approves Remote Controlled Shipping Trial . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.brookesbell.com/news-and->

knowledge/article/german-government-approves-remote-controlled-shipping-trial-159500/ (дата обращения: 15.08.2025).

48. Lloyd's Register OneOcean unveils major update to OneOcean Platform . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.oneocean.com/insights/oneocean-unveils-major-update-to-oneocean-platform> (дата обращения: 15.08.2025).

49. Mapsea Joins RightShip's Zero Harm Innovation Partners Program . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://rightship.com/insights/mapsea-joins-zero-harm-innovation-partners-program> (дата обращения: 15.08.2025).

50. Стало известно о планах США освоить ресурсы дна Океании . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://vz.ru/news/2025/8/6/1350742.html> (дата обращения: 15.08.2025).

51. В 2024 г выпуск судов в России увеличился на 3% и составил 211 шт. . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://marketing.rbc.ru/articles/15841/> (дата обращения: 15.08.2025).

52. Судостроение России: новое время – новые верфи? . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://morvesti.ru/analitika/1692/109671/> (дата обращения: 15.08.2025).

53. Минтранс разработает план по развитию транспортного суверенитета страны. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11789?ysclid=mehmry8w2r792508517> (дата обращения: 15.08.2025).

54. "Транспортный суверенитет" станет частью Транспортной стратегии России - Минтранс РФ Источник: https://www.korabel.ru/news/comments/transportnyy_suverenitet_stanet_chasty_u_transportnoy_strategii_rossii_-_mintrans_rf.html. Электронный ресурс. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/transportnyy_suverenitet_stanet_chasty

u_transportnoy_strategii_rossii_-_mintrans_rf.html (дата обращения: 15.08.2025).

55. РФ просубсидирует в 2025 году логистику в Латинскую Америку и Африку на 1,2 млрд руб.. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1001594> (дата обращения: 15.08.2025).

56. Субсидии на перевозки в Латинскую Америку и Африку получат восемь компаний из РФ. Электронный ресурс. Режим доступа: https://www.alta.ru/logistics_news/118945/?ysclid=megb6g62ih461115326 (дата обращения: 15.08.2025).

57. . Электронный ресурс. Режим доступа: <https://favt.gov.ru/novosti-rossii/?id=14679&ysclid=megc0v7g58692188013> (дата обращения: 15.08.2025).

58. Субсидии на морские грузоперевозки в Калининградскую область в 2025 году получит 41 организация. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1031751> (дата обращения: 15.08.2025).

59. Порт Архангельска принял первый в 2025г судозаход из КНР по маршруту "Арктический экспресс N1". Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/port-arhangelska-prinyal-pervyy-v-2025g-sudozahod-iz-knr-po-marshrutu-arkticheskiy-ekspress-n1> (дата обращения: 15.08.2025).

60. "Росатом" и китайская New New Shipping создали СП для строительства арктических контейнеровозов. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.interfax.ru/business/1031750> (дата обращения: 15.08.2025).

61. Компания Sea Legend Line планирует рейс из Китая в Европу по Северному морскому пути. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/379804/> (дата обращения: 15.08.2025).

62. Перспективы и развитие северного морского пути в 2025.

Электронный ресурс. Режим доступа: <https://ecoshp.ru/blog/severnuy-morskoy-put-2025/?ysclid=meg4y11x7k715508406> (дата обращения: 15.08.2025).

63. Атомный ледокол «Сталинград» заложат на Балтийском заводе в ноябре 2025 года. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/7606317?ysclid=megdsoxpxn964511113> (дата обращения: 15.08.2025).

64. Новый ледокол "Якутия" вышел в первый рейс. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://ria.ru/20250415/arktika-2011340947.html> (дата обращения: 15.08.2025).

65. ААНИИ: В летнюю навигацию 2025 года на отдельных участках Севморпути сохранятся сложные ледовые условия. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/375104/> (дата обращения: 15.08.2025).

66. Около 60% внешней торговли РФ приходится на морские перевозки. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://bfmspb.ru/novosti/okolo-60-vneshney-torgovli-rf-prikhoditsya-na-morskie-perevozki/?ysclid=meg67pvuso699173436> (дата обращения: 15.08.2025).

67. Грузооборот морских портов России за январь-декабрь 2024 года. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-dekabr-2024-goda?ysclid=meg76qdtxa54050582> (дата обращения: 15.08.2025).

68. Порядка 60% внешней торговли России приходится на морские перевозки. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://1prime.ru/20250617/starovoyt-858565731.html> (дата обращения: 15.08.2025).

69. Грузооборот морских портов России за январь-июль 2025 года. Электронный ресурс. Режим доступа:

<https://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portov-rossii-za-yanvar-iyul-2025-goda?ysclid=meg5ex9c35771806638> (дата обращения: 15.08.2025).

70. Грузооборот портов России в июне 2025 года сократился на 8%. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.infranews.ru/novosti/porty/68189-gruzooborot-portov-rossii-v-iyune-2025-goda-sokratilsya-na-8/> (дата обращения: 15.08.2025).

71. Грузооборот портов России в июле вышел на уровень прошлого года. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.infranews.ru/logistika/sujeti/68441-gruzooborot-portov-rossii-v-iyule-vyshel-na-uroven-proshlogo-goda/> (дата обращения: 15.08.2025).

72. Минус 5,4% за полгода: тревожные цифры по портам России. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://cs-ved.ru/gruzoobort-morskih-portov/> (дата обращения: 15.08.2025).

73. Перспективы развития морских грузоперевозок в 2025 году. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://tdpartner.ru/news/perspektivy-razvitiya-morskikh-gruzoperevozok-v-2025-godu/?ysclid=meg67o2ea2100786403> (дата обращения: 15.08.2025).

74. Контейнерооборот портов России в июле 2025 года сократился на 12%. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.infranews.ru/novosti/statistic/68436-kontejnerooborot-portov-rossii-v-iyule-2025-goda-sokratilsya-na-12/> (дата обращения: 15.08.2025).

75. Глубоководные перспективы. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/comments/3563/?ysclid=mehreqim34850499603> (дата обращения: 15.08.2025).

76. Мощности российских портов в 2025 году планируется увеличить на 31,4 млн тонн. Электронный ресурс. Режим доступа: https://www.korabel.ru/news/comments/moschnosti_rossiyskih_portov_v_2025_godu_planiruetsya_uvelichit_na_31_4 mln_tonn.html (дата обращения: 15.08.2025).

15.08.2025).

77. В России на фоне изменений в объёмах и номенклатуре грузов стабильно растёт контейнерооборот. Электронный ресурс. Режим доступа: https://morflot.gov.ru/novosti/lenta/v-rossii-na-fone-izmenenii-v-ob-emakh-i-nomenklature-gruzov-stabil-no-rastet-konteinerooborot/?utm_referrer=korabel.ru%2Fnews%2Fcomments%2Fv_rossii_na_fone_izmeneniy_v_obemah_i_nomenklature_gruzov_stabilno_rastet_konteyne-rooborot_590614.html (дата обращения: 15.08.2025).

78. Правительство актуализировало Стратегию развития судостроительной промышленности. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://government.ru/docs/54990/> (дата обращения: 15.08.2025).

79. Закон «О судостроении» могут принять к концу 2025 года. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://rus-shipping.ru/ru/law/news/?id=55537&ysclid=mefzuqzsc6w607987154> (дата обращения: 15.08.2025).

80. Патрушев оценил новый закон о судостроении. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://ria.ru/20250811/zakon-2034633750.html> (дата обращения: 15.08.2025).

81. Федпроект «Производство судов и судового оборудования» учитывает освоение около 100 позиций СКО. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/374036/> (дата обращения: 15.08.2025).

82. Общие сведения о Государственной программе. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.sudprom2030.ru/about> (дата обращения: 15.08.2025).

83. Субсидии российским организациям на финансовое обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/12448107?clckid=5d32ad30> (дата обращения:

15.08.2025).

84. Мониторинг программы. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://www.sudprom2030.ru/about/monitoring> (дата обращения: 15.08.2025).

85. Гранты на разработку конструкторской документации на комплектующие изделия, необходимые для отраслей промышленности (БАС). Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/12447714> (дата обращения: 15.08.2025).

86. Субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, лизинговых платежей по договорам лизинга, а также на уплату процентов за предоставление рассрочки. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/6476169> (дата обращения: 15.08.2025).

87. Субсидия на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/7783234/events> (дата обращения: 15.08.2025).

88. Субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, лизинговых платежей по договорам лизинга, а также на уплату процентов за предоставление рассрочки. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/6476169> (дата обращения: 15.08.2025).

89. Субсидия на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://gisp.gov.ru/nmp/measure/7783234> (дата обращения: 15.08.2025).

90. Минпромторг хочет законодательно закрепить возможность совмещать судовой утилизационный грант с льготным лизингом.

Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/380282/> (дата обращения: 15.08.2025).

91. ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/1310343144?ysclid=meesr0pkna312360736> (дата обращения: 15.08.2025).

92. Министерства РФ проработают меры для опережающего доведения до судостроителей средств ФНБ по программе льготного лизинга. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/380285/> (дата обращения: 15.08.2025).

93. Реестр подлежащих списанию судов создадут в России для планирования программы льготного лизинга. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://portnews.ru/news/380288/> (дата обращения: 15.08.2025).

94. Концепция программы «Гидрокосмос» была представлена на заседании президиума Дальневосточного отделения РАН. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://new.ras.ru/activities/news/kontseptsiya-programmy-gidrokosmos-byla-predstavlena-na-zasedanii-prezidiuma-dalnevostochnogo-otdele/> (дата обращения: 15.08.2025).



МАРИНЕТ

www.marinet.org

info@marinet.org