

Блокирующий пакет OFAC, 16-й и 17-й санкционные пакеты ЕС

Курс рубля стабилизировался на минимумах, ставка ЦБ выше 20%

Drewry WCI сохраняет запас прочности для экспортеров

ИМО одобрила пакет Net-Zero Framework. Зеленая энергетика судов в России

Северный морской путь: +30 % г/г

Стратегия развития судостроения-2036

Федеральный проект «Производство судов и судового оборудования»

ЯНВАРЬ-ИЮНЬ 2025 г.

ОТРАСЛЕВОЙ ОБЗОР МАРИНЕТ

ГЛАЗАМИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА

Аналитический отчет с отраслевым обзором рынка МАРИНЕТ за январь-июнь 2025 года составлен на основании опросов участников рынка МАРИНЕТ и охватывает влияние ключевых макро- и микроэкономических факторов, нормативные изменения и события, которые оказали прямое влияние на российский рынок МАРИНЕТ.

Все оценки и прогнозы, представленные в настоящем отчёте, носят исключительно обзорный характер и основаны на субъективных мнениях участников МАРИНЕТ. Любое использование этих материалов при принятии коммерческих решений или в целях составления отраслевой статистики осуществляется на собственный страх и риск. АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ» и эксперты отраслевых партнеров не несут ответственности за возможные риски, убытки или последствия, связанные с использованием настоящих материалов.

Содержание

1. Введение.....	3
2. Цифровая навигация	7
3. Технологии освоения ресурсов океана.....	10
4. Инновационное судостроение	11
5. Стратегия развития судостроения - 2036.....	14
6. Ключевые события полугодия.....	16

1. Введение

Данный обзор предназначен для владельцев и менеджеров судоходных компаний, руководителей верфей и смежных машиностроительных предприятий, разработчиков и поставщиков ИТ-сервисов, робототехники и судового оборудования, агро- и рыбопромышленных хозяйств. Цель обзора – оценка наиболее значимых событий и трендов последнего полугодия.

В качестве основы использованы мнения экспертов из отраслевых компаний, университетов и научных центров, участвующих в МАРИНЕТ, с их последующей верификацией на основе официальной статистики, данных биржевых раскрытий, публикации профильных СМИ, текстов нормативно-правовых документов.

В первом полугодии следует отметить следующие новые факторы макроэкономической обстановки, оказавшие влияние на отрасль.

Во-первых, это **новые санкционные пакеты**, которые были введены США, Великобританией и ЕС.

МАКРО-КОНТЕКСТ: ЧТО ВИДЕЛИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ

10 января США ввели первый блокирующий пакет OFAC (к нему присоединилась Великобритания), который затронул крупнейшие ВИНК «Газпром нефть» и «Сургутнефтегаз», а также связанных фрахтовых структур в России и различных странах мира (всего около 180 судов - <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy2777>).

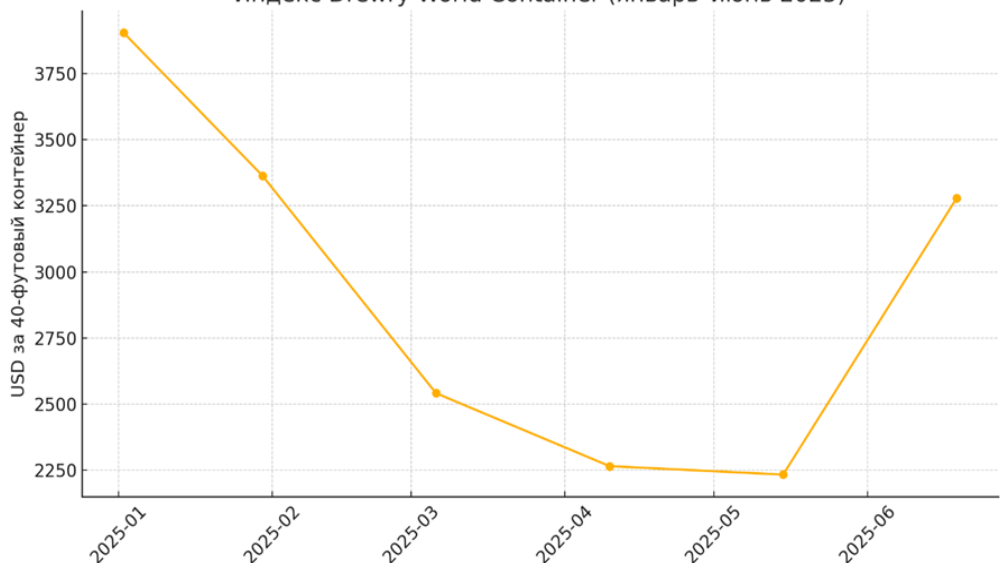
24 февраля ЕС утвердил 16-й, а 20 мая 17-й пакеты, нацеленные на «теневой флот» России (в который попали ещё 189 судов) и расширенный экспорт-контроль - <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2025/05/20/russia-s-war-of-aggression-against-ukraine-eu-agrees-17th-package-of-sanctions/>

Расширение санкций непосредственно сказывается на деятельности участников отрасли: от удорожания

фрахта и страховки на 15-25%; до проблем с импортом критичных компонентов, который проходит по схеме параллельного ввоза.

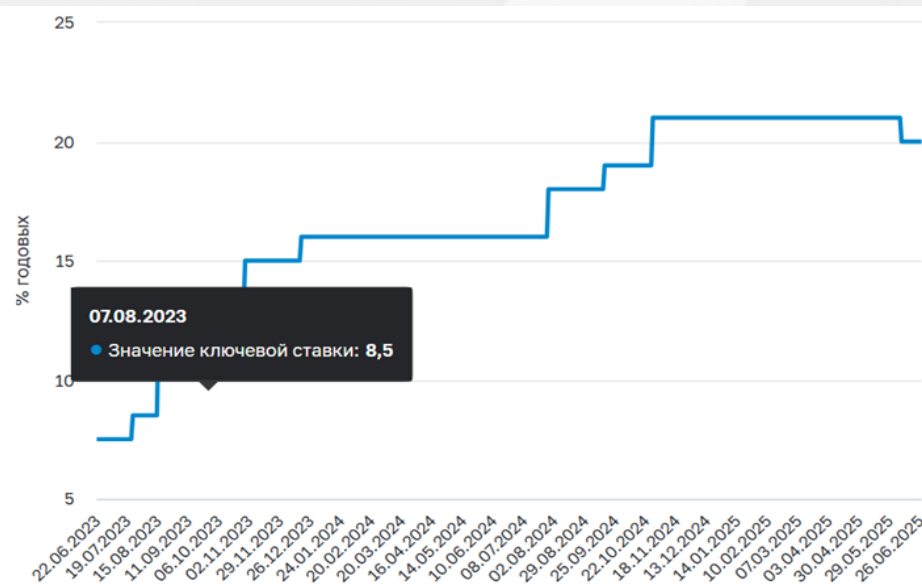
При этом на импортеров оказывают дополнительное давление **высокие ставки фрахта**: хотя после зимнего всплеска мировой Drewry WCI к 19 июня откатился на 7% до \$3 279/FEU, он всё ещё на 30-40% выше доковидного диапазона.

Индекс Drewry World Container (январь-июнь 2025)



Поэтому импортерам оборудования выгодно дождаться летнего «провала», а вот для экспортеров, в т.ч. рыбы и углеводородов, сохраняется «запас прочности», несмотря на **сильный рубль и высокую ставку ЦБ**.

Курс рубля стабилизировался на диапазоне 77–82 рубля за доллар США. Одновременно, ставка ЦБ сохраняется на уровне выше 20%.



Таким образом, влияние этих двух факторов в совокупности оказывает взаимно компенсирующее действие на внешнеэкономическую деятельность.

Однако, в среднесрочной и долгосрочной перспективе они оказывают одинаково негативное действие на все предприятия: любые кредиты – от торговых кредитов до средств на обновление флота – сейчас обходится дороже, чем в 2023 г., а валютная подушка быстрее теряет покупательную способность.

В краткосрочной же перспективе наблюдается очевидный эффект на структуру экспортно-импортного потока и, как следствие, на **грузооборот морских портов**. Происходит снижение наливных грузов при одновременном росте контейнерных перевозок. Грузооборот морских портов России за январь-май составил 355,3 млн т (-4,9% г/г), а контейнерный сегмент показал рос (+11% г/г в январе).

Снижение наливных грузов (нефть, нефтепродукты) бьёт по портовым стивидорам, а вот высокий контейнерный сегмент означает рост спроса на цифровые сервисы.

Позитивную статистику показали перевозки по **Северному морскому пути (СМП)**: на ПМЭФ-2025 Минвостокразвития сообщило, что перевозки по СМП выросли в 1,3 раза за 4 мес (до 13,4 млн тонн). Таким образом, логистические компании, верфи и разработчики арктических решений получают сигнал: приоритет СМП для государства подтвержден, госзаказ на ледовый класс и цифровые сервисы СМП сохранится.



НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ

Технологические факторы также продолжают оказывать существенное влияние на отрасль.

На международном уровне самым важным событием полугодия стало утверждение IMO (Международной морской организацией) пакет **Net-Zero Framework** с топливными стандартами и обязательным ценовым механизмом CO₂ (с вводом с 2028 г.). «Зелёный» флот перестал быть опциональным: без модернизации (СПГ/метанол, shore power) корабли рискуют потерять чартеры после 2027.

ESG-давление будет оказывать влияние и на Россию: фрахтователи требуют EEXI-планы, без модернизации суда рискуют потерять чартер – все это ускорило запросы фрахтователей на «чистые» суда.

Российским верфям важно успеть сертифицировать СПГ/метанольные проекты, пока есть госсубсидии, а операторам – оценить ТСО топливных конверсий vs новострой.

Международная повестка сказывается и на электронном оборудовании, приводах и ином судовом оборудовании. 16-й и 17-й пакеты ЕС распространили экспортный контроль на чипы, приводы и композиты морского применения – что в дополнение к существующим ограничениям и рискам усилили давление на оставшихся зарубежных поставщиков.

Судостроители вынуждены искать альтернативы в России или в «дружественных» Китае, Турции и Индии. В России, несмотря на ряд реализуемых проектов по созданию отечественных решений, практически не появилось нового предложения: подобные инвестиционные проекты требуют времени и финансирования (что при высокой стоимости капитала крайне проблематично). Поэтому отмечается рост доля закупок из «дружественных» стран – за два года с 35% до около 60%.

Также отмечается **рост кибер-угроз** в отношении портов, судов и иных объектов морской инфраструктуры. В апреле Роскомнадзор отразил множество DDoS-атак в отношении органов власти и операторов связи. В результате этого заказчики начали демонстрировать устойчивый интерес к отечественным on-prem-решениям и мульти-канальным телекоммуникациям (VSAT+5G-бэкап). Это, безусловно, является драйвером для ИТ-компаний рынка МАРИНЕТ.

В целом, вышеуказанные факторы формируют своего рода **Импортозамещение 2.0** – не за счет государственной политики, а за счет насущной необходимости самих коммерческих участников рынка. Этот тренд будет только усиливаться на фоне усложнения импорта даже из «дружественных» стран.

2. Цифровая навигация

По разным оценкам, совокупные инвестиции в **цифровую инфраструктуру** (морские и внутривортовые ИТ, спутниковые сервисы, IoT-сети) за I полугодие 2025 года достигли около 120 млрд руб. (+18 % к I полугодию 2024 г.). Чуть больше трети приходится на госзаказ (Росморречфлот, Росатом, Роскомос), остальное – на частный портовый бизнес и судоходные компании.

Крупные грузовые хабы пошли в Private LTE/5G-Ready. Например, терминал «Ультрамар» (Усть-Луга) развернул P-LTE ядро, мобильный ЦОД и две базовые станции LTE, которые полностью покрыли 12 км² производственной территории. Проект вызвал интерес еще у нескольких балтийских терминалов.

Санкции оказались своего рода «цифровым» драйвером для российского рынка

Еще больший запрос рынок формирует на отечественные **спутниковые сервисы связи**.

Одним из важных событий полугодия стало утверждение паспорта федерального проекта «Развитие многоспутниковой группировки» – ядра программы «Сфера» с отдельными линиями «Скиф» (ШПД для Арктики) и «Марафон-IoT» (машинный трафик). 29 января паспорт проекта был утверждён Правительственной комиссией по транспорту и ИТ.

Для бизнеса это означает, что в ближайшие годы в северных широтах появится широкополосный интернет до 50 Мбит/с по ожидаемой цене до 20 USD/ГБ. Это удешевит круглогодичный мониторинг флота и дистанционное обслуживание оборудования.



Это, безусловно, окажет позитивное влияние на дальнейшее развитие **автономных судов** в России. Благодаря первому в мире полноценному национальному регулированию автономных судов, принятому в России и вступившему в силу в прошлом году, многие российские компании начали активное развитие в этом направлении.

19 июня правительство Архангельской области подписало трёхстороннее соглашение с компаниями «Си Проект» и «Безэкипажная логистика» об организации регулярных рейсов беспилотных катеров между островами Северной Двины и Белым морем.

Ожидается, что аренда автономного катера стоит на 22 % дешевле найма экипажа на сезон.

Еще одно важное заявление сделал Президент России В.В. Путин в рамках ПМЭФ-2025: в своем выступлении 20 июня он анонсировал создание национальной цифровой транспортно-логистической платформы. В рамках платформы планируется перевод на цифровые решения автомобильного, воздушного, железнодорожного, речного и морского транспорта. «Получат развитие международные артерии, проходящие по территории нашей страны, включая арктический транспортный коридор от Санкт-Петербурга через Мурманск во Владивосток и другие», - отметил глава государства: «Будем переводить на цифру и на платформенные решения весь транспортный контур России».

Внедрение такой платформы, безусловно, окажет не только стимулирующее воздействие на разработчиков цифровых решений, но и в целом упростит работу всех участников рынка, объединив их в единое цифровое пространство.



3. Технологии освоения ресурсов океана

В течение первого полугодия 2025 г. морская нефтегазовая отрасль России работала в условиях одновременного давления санкций и сохранения государственного приоритета на проекты Арктики и Дальнего Востока.

После вынужденного простоя зимой-весной завод Arctic LNG 2 вывел первую линию на 15-20% проектной мощности; однако ввод второй линии перенесён конца 2025 г. Также стоит отметить сообщение о ходовых испытаниях первого российского ледового газовоза «Алексей Косыгин», сдача которого заказчику намечена на III кв. 2025.



Проекты приливной, волновой и офшорной ветровой генерации по-прежнему занимают нишевое положение. Самый продвинутый объект — приливная электростанция Кислогубская ПЭС (1,7 МВт). В феврале 2025 г. ПАО «РусГидро» объявило закупку № 32512951483 на модернизацию систем автоматизации Кислогубской ПЭС (НМЦК ≈ 118,4 млн руб.). Техническое задание требует, чтобы используемые компоненты соответствовали критериям локализации Постановления Правительства РФ № 719, либо имели заключение Минпромторга. Таким образом, предпочтение отдано российским решениям.

В части добычи биоресурсов стоит отметить информацию Росрыболовства, что совокупный вылов водных биоресурсов за январь-март 2025 г. составил 1 388,4 тыс. т, что на 6,6 % ниже уровня 2024 г. (1 486,5 тыс. т). Основное отставание обеспечил минтай в Дальневосточном бассейне, что может быть связано с изменившимся графиком путины.

Другим событием стал первый электронный аукцион инвестиционных крабовых квот через площадку Российского аукционного дома, который был объявлен 27 мая 2025 г. Согласно Постановлению правительства № 1113, победитель каждого лота обязуется построить специализированное промысловое судно в России.



4. Инновационное судостроение

Переходя к судостроению, можно сказать, что рынок стал более концентрированным вокруг госзаказа и банков-кураторов. Для обычной компании вход с продукцией/услугами возможен через цепочки локализации, лизинг-финансирование или совместные НИОКР с верфями.

ВТБ, получив ОСК в доверительное управление, сообщил в июне, что намерен вложить до 2 трлн руб. в модернизацию и достройку гражданских серий.

В паспорте федерального проекта “Производство судов и судового оборудования” предусмотрено 225,8 млрд руб. бюджетного финансирования в 2025–2027 гг. Доступ к субсидиям по постановлению Правительства РФ № 1915 получают компании, продукция которых включена в Перечень приоритетной промышленной продукции Минпромторга. Для малого и среднего бизнеса это прямая возможность субподрядов по локализации комплектующих и retrofit-рынку (двигатели, РЭА, ПО).

Среди перспективных направлений можно выделить

- решения для цифрового проектирования и умного производства: драйвером выступает ОСК, которая совместно с Минпромторгом запускает собственный «тяжёлый» САПР, чтобы замкнуть цикл «3-D модель - робот-сварка - эксплуатационный цифровой двойник»; Это создаст спрос на отечественные ПО-интеграторы (PLM, MES) и оборудование под API цифровой фабрики;
- постепенная локализация ДВС: в марте Минпромторг разослал разъясняющую документацию, согласно которой первым шагом станет локализация редукторов;
- роботизация и СПИК 3.0: майский пакет поправок к СПИК снизил порог инвестиций до 100 млн руб., что делает роботизированные посты сварки экономически доступными даже небольшим заводам. Заказчикам разрешено учитывать выполненные в рамках СПИК работы как критерий локализации.



В фокусе остается и зелёная энергетика кораблей.

На пассажирском пространстве закрепляются электрические катамараны: в июне 2025 г. компания «ВодоходЪ» анонсировала спуск «Москва 2.0» и создание зарядных точек сразу в пяти городах.

В июне 2025 г. Минтранс утвердил новую редакцию паспорта ФЦП «Развитие морских портов», дополнив его оборудованием берегового электроснабжения судов (OPS). Одновременно Минфин письмом № 03-



04-05/43836 от 18 июня 2025 г. разъяснил порядок софинансирования:

- субъекты Федерации могут компенсировать за счёт федерального бюджета до 50 % капитальных затрат на проектирование, поставку и монтаж OPS-комплексов;
- предельная стоимость одного объекта — не более 1 млрд руб. (без НДС); при превышении лимита регион покрывает остаток собственными средствами или средствами частного партнёра.

Таким образом, рынок берегового электроснабжения получает финансово закреплённый федеральный драйвер: капитальные проекты, поданные регионами в 2025 г., смогут стартовать уже в 2026 г., когда трансферты будут заложены в лимиты бюджетных ассигнований ФЦП.

Помимо этого, возможность подключаться к береговой сети снизит расходы на бункер и облегчит соответствие будущему углеродному сбору IMO

5. Стратегия развития судостроения - 2036

В мае 2025 г. распоряжением Правительства РФ № 1181-р была актуализирована Стратегия развития судостроения Российской Федерации до 2036 года, делая акцент на серийности, импортозамещении, цифровизации и кадровой политике.

Согласно новой редакции Стратегии, к 2036 году загрузка основных производственных фондов судостроительной отрасли должна достичь 61 %, а к 2050 году — 73 %. Введение чётких количественных ориентиров по загрузке призвано минимизировать простои, повысить эффективность использования оборудования и снизить удельные издержки производства. Достижение данных показателей предполагает не только модернизацию существующих мощностей, но и рациональное планирование портфеля заказов, создание условий для перехода к серийному производству гражданских судов.

Предполагается, что к 2036 году доля серийных судов в общем объёме производства достигнет 50 %, а к 2050 году — 80 %. Такой подход должен способствовать

снижению себестоимости продукции за счёт эффекта масштаба, стандартизации технологических процессов, унификации комплектующих и сокращения сроков освоения новых типов судов. Для отечественной отрасли это особенно важно, поскольку позволяет уйти от затратной штучной сборки в пользу более эффективных современных производственных моделей.

Актуализированная Стратегия устанавливает целевые показатели по импортозамещению: к 2036 году — не менее 50 % (по стоимости) локализованных комплектующих, к 2050 году — до 80 %. Это решение обусловлено необходимостью формирования национальной технологической независимости в условиях санкционного давления и ограниченного доступа к зарубежным технологиям. Особый акцент делается на развитие отечественного производства судового оборудования, систем автоматизации, навигационных комплексов, а также освоение производства высокотехнологичных компонентов, ранее закупавшихся за рубежом.

Новая редакция Стратегии предусматривает комплексную цифровизацию судостроительной отрасли. Внедрение цифровых двойников, технологий 3D-проектирования и позиционирования, анализа больших данных (Big Data), а также развитие аддитивных технологий должно повысить точность инженерных расчётов, ускорить сроки проектирования и снизить издержки при производстве. Эти меры направлены на интеграцию российской судостроительной промышленности в глобальные технологические тренды, повышение её конкурентоспособности и технологической зрелости.

Особое внимание уделяется обновлению и развитию судостроительной инфраструктуры, включая строительство и модернизацию верфей, создание современных стендовых испытательных комплексов, повышение стандартов энергоэффективности и экологичности производства. Для реализации столь масштабных задач необходима соответствующая подготовка кадрового резерва. В Стратегии зафиксированы меры по расширению образовательных программ, привлечению молодых

специалистов, увеличению численности занятых в отрасли до 190 000 человек к 2050 году. Предполагается, что не менее 2% выручки предприятий будет направляться на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР).

В обновлённой Стратегии отражена острая необходимость массового обновления флота, учитывая критически высокий средний возраст гражданских и рыбопромысловых судов. Планируется проведение трёх этапов обновления: строительство сотен новых траулеров и грузовых судов, что позволит не только повысить транспортную и продовольственную безопасность, но и стимулирует спрос на продукцию отечественных верфей, обеспечивая загрузку производственных мощностей на долгосрочную перспективу.

6. Ключевые события полугодия

3rd Workshop on Maritime Computer Vision (MaCVi) 2025

Январь 2025

Среди перспективных решений стоит отметить презентацию технологий компьютерного зрения для беспилотных плавсредств (USV/UUV).

Ежегодный международный форум РИММ-2025

Февраля 2025, Москва (Финансовый университет)

Спецсессия «Сервисная морская робототехника» от НПП ПТ Океанос была посвящена барьерам старта, нехватке кадров и стандартов, взмодностям вывода решений в рамках СПИК 3.0 и акселераторов.

Один из выводов – сервисная робототехника становится ключевым направлением, ниша открыта для стартапов и инвесторов.





18-я выставка Expromaritt Exproshipping 2025

Февраля 2025, Стамбул, Турция

Одна из немногих возможностей для российских компаний представить продукцию и услуги для выход на зарубежные рынки, налаживание контактов с иностранными компаниями.

Фокус на технологиях транспортировки углеводородов на шельфе, рыболовных судах и решениях для дноуглубления.

Форум-выставка «Инфраструктура портов: строительство, модернизация, эксплуатация»

Апрель 2025, Москва

Обозначен позитивный потенциал для компаний, предоставляющих буксиры, интеллектуальные портовые решения и экологические технологии (включая мониторинг и робототехнику).

XII Международная конференция «Российское судостроение 2025»

Апрель 2025, Санкт-Петербург

Министерства и крупнейшие корпорации (ОСК, ГТЛК и др.) обсуждали развитие электродвижения, импортозамещение комплектующих, проблемы малотоннажного судостроения.



НЕФТЕГАЗ-2025

Апрель 2025, Москва

Среди значимых тем стоит отметить представление классификационных услуг, сертификацию морского оборудования и судовых робототехнических систем (СПГ-установки), а также возможности коммерциализации новых технологий и выхода на крупный рынок нефтегазовой отрасли.

Конференция «Контейнеры и контейнерные перевозки 2025»

Май 2025, Санкт-Петербург

В фокусе внимания – формирование логистических цепочек в портовой сфере.

Среди тем: обсуждение стандартов, тарифов и новых маршрутов, а также возможностей цифровой трансформации.

XIX Международная научно-техническая конференция «Современные методы и средства океанологических исследований (МСОИ) 2025»

Май 2025, Москва (ИО РАН им. Ширшова)

Среди ключевых тем – обсуждение автономных подводных аппаратов и надводных дронов в сфере гидрофизики и экологического мониторинга, а также гидроакустических систем и Big Data.

4-я выставка и конференция SLS Russia 2025 «Маломерное и малотоннажное судостроение»

Май 2025, Калининград

Ключевое событие для производителей малых судов, проектировщиков и инвесторов, а также стартапов по катерам, яхтам, автономным судам малой тоннажности.

III Национальная научно-практическая конференция «Системы интеллектуального управления и ИИ»

Июнь 2025, Санкт-Петербург, ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Программа включала секции по ИИ/бортовым системам, интеллектуальному управлению в морской технике.

3-я Тяньцзиньская международная выставка морской индустрии

Июнь 2025, Тяньцзинь, Китай

Международная площадка для российских компаний-судостроителей и сервис-провайдеров. Возможность выхода на азиатские рынки, сотрудничество по оборудованию, корабельной робототехнике и ИТ-решениям.

Круглый стол «Перспективы буксирного рынка в России»

Июнь 2025, Москва

Анализ спроса на буксирные мощности, современные технологии и экологические стандарты.

ПМЭФ-2025

Июнь 2025, Санкт-Петербург

СМП в приоритетной транспортной повестке ПМЭФ.

В рамках соглашений о транспортной инфраструктуре инициирован проект глубоководного терминала металлопродукции в Новороссийске.

Global Ports и китайская NewNew Shipping подписали меморандум по контейнерным перевозкам с Китаем через Усть-Лугу - планируется ввод в эксплуатацию контейнеровозов до 4 000 TEU к концу 2025 г.

Представлены головное судно серии «Москва 2.0» и электросудно «Стрельна».





АНО «ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР МАРИНЕТ»

Июнь 2025

Москва

