

Санкции становятся главным операционным риском отрасли

Северный морской путь закрепился как «длинная волна»

Развитие отечественной спутниковой связи для морской отрасли

ГИС ЭПД – «включение» цифровых транспортных документов

Инвестиционные квоты как инструмент отраслевой политики

Реструктуризация и модернизация верфей ОСК

Выставка «НЕВА-2025»

ИЮЛЬ-ДЕКАБРЬ 2025 г.

ОТРАСЛЕВОЙ ОБЗОР МАРИНЕТ

ГЛАЗАМИ УЧАСТНИКОВ РЫНКА

Аналитический отчет с отраслевым обзором рынка МАРИНЕТ за июль-декабрь 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 с пониманием вышеописанных фактов, в силу чего ответственность за принятые решения, а также риски, убытки или последствия вследствие таких решений не распространяется на АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ» и экспертов отраслевых партнеров.

Содержание

1. Введение	3
Макро-контекст	3
Санкции как основной внешний фактор	7
Северный морской путь	10
2. Цифровая навигация	12
3. Технологии освоения ресурсов океана	15
4. Инновационное судостроение	17
5. Международная выставка «НЕВА-2025»	19
6. Ключевые события полугодия	21

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 второго полугодия 2025 года.

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.

Во втором полугодии 2025 года следует отметить следующие как продолжающие действовать, так и новые факторы макроэкономической обстановки, оказавшие влияние на отрасль.

МАКРО-КОНТЕКСТ: ЧТО ВИДЕЛИ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ

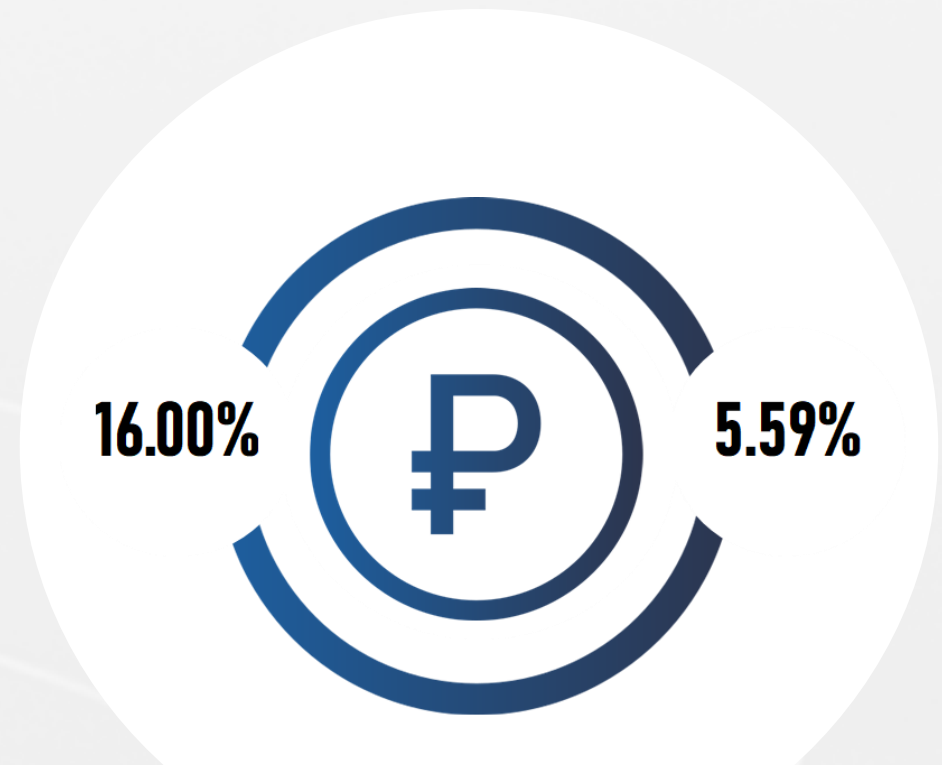
Во втором полугодии 2025 года макроэкономическая обстановка для морской отрасли изменилась сразу в нескольких слоях, и эти слои начали усиливать друг друга.

Для **судоходного бизнеса** это выразилось в росте стоимости денег и транзакционных издержек, в повышении неопределенности по внешним расчетам и страхованию, а для **судостроения и производителей судового оборудования** – в удлинении логистики поставок, в повышении цены импортной компонентной базы и в росте требований к финансовой устойчивости проектов фрахта и страховки на 15-25%; до проблем с импортом критичных компонентов, который в значительном объеме проходит по схеме параллельного импорта.

Продолжает действовать фактор, связанный с **денежно-кредитными условиями и стоимостью финансирования.**

К концу 2025 года ключевая ставка Банка России оставалась на высоком уровне, в декабре Банк России принял решение снизить ее на 0,5 процентного пункта до **16,00% годовых** (решение от 19 декабря 2025 года, вступление в силу с 22 декабря 2025 года). Кредиты и лизинг для судов, финансирование судостроительных контрактов и оборотного капитала оставались дорогими, а требования банков к залогам и финансовым ковенантам – жесткими. На стороне судовладельцев это повышает спрос на проекты с быстрым денежным потоком и более коротким сроком окупаемости; на стороне верфей и производителей оборудования – увеличивает ценность авансирования, длинных сервисных контрактов и более предсказуемых графиков платежей.

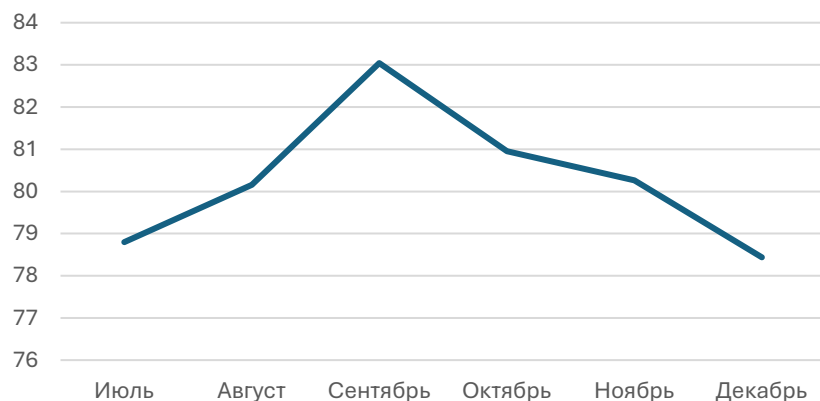
Второй фактор – это динамика цен и инфляционные ожидания. По данным Росстата годовая инфляция по итогам 2025 года **составила 5,59%**.



На уровне отрасли это работало двояко: с одной стороны, инфляция напрямую раскручивала стоимость металла, комплектующих, кабельной продукции, работ на верфях, доковых услуг и логистики, а с другой стороны, даже при умеренных официальных цифрах инфляции сохранялась инерция ожиданий, и во многих контрактах во второй половине года усилилась тенденция к включению индексационных оговорок, пересмотру смет и более жесткому контролю сроков, чтобы не накапливать удорожание «в хвосте проекта».

Третий фактор – **валютная траектория рубля**, которая во втором полугодии создавала специфическое сочетание относительной устойчивости и постоянного курсового риска в закупках.

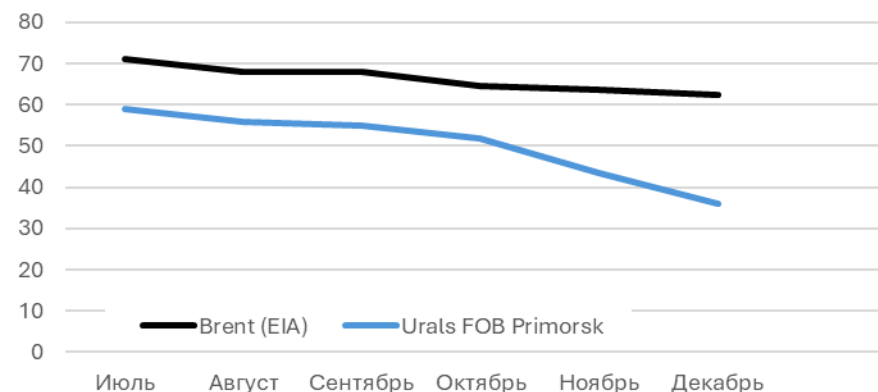
Средний официальный курс доллара США колебался в рамках от 83,0424 в сентябре до 78,4367 в декабре.



Для судового оборудования и судостроения такая картина означала следующее: не было резких «обвалов», но оставалась высокая чувствительность цены изделий к любым изменениям курсов и условий платежей, особенно если закупка шла через несколько посредников и в «дружественных» юрисдикциях. В итоге многие компании во второй

половине года переходили к более консервативному ценообразованию, закладывая валютные коридоры и заранее фиксируя партии критических компонентов.

Другим ключевым макроэкономическим фактором выступает **нефтяная конъюнктура** и ее влияние на доходы экспортных сегментов и бюджетную политику



По сводным данным по нефти сорта «Брент» средние значения по месяцам во второй половине 2025 года снижались от примерно 71 доллара США за баррель в июле до 62,5 доллара США в декабре. Для морской отрасли это важно по нескольким каналам. Во-первых, это влияет на экономику экспорта нефти и нефтепродуктов, а значит - на устойчивость грузовой

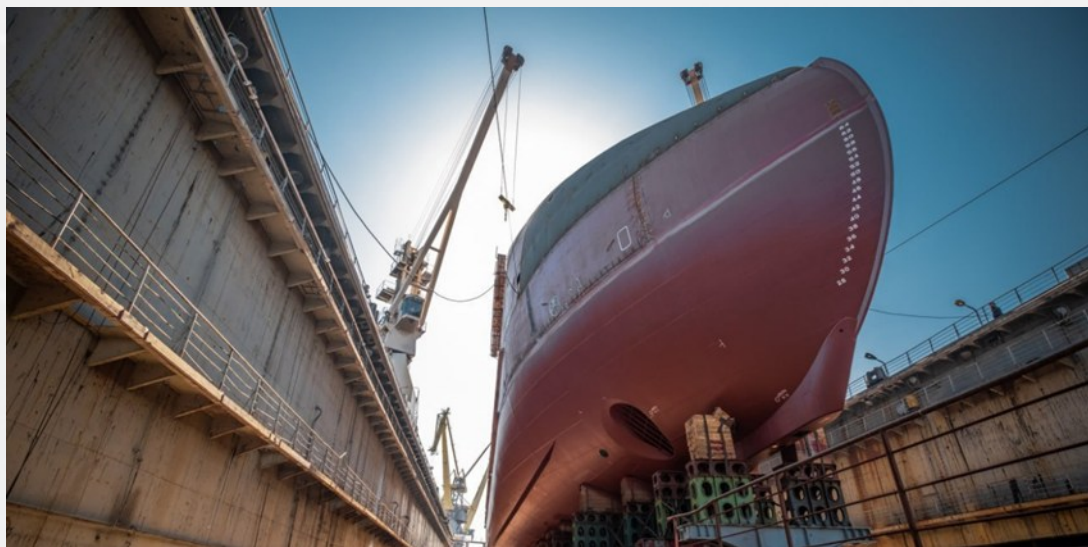
базы, фрахтовые бюджеты, сервисные расходы и инвестиционные планы крупных перевозчиков.

Во-вторых, через бюджет и государственные программы это существенно влияет на **темпы и условия финансирования инфраструктурных и судостроительных проектов**, состояние которых во второй половине года стали предметом повышенного внимания бизнеса. По итогам 2025 года дефицит федерального бюджета составил 2,6% валового внутреннего продукта; в публичном поле фигурирует и величина скорректированного дефицита в 5,737 триллиона рублей, соответствующая этим 2,6% ВВП.

Это сформировало во втором полугодии 2025 года определенные ожидания: когда дефицит расширяется и корректируется по ходу года, бизнес начинает по-другому оценивать риски сдвигов по государственным заказам, субсидиям, инфраструктурным решениям, а также по условиям льготного финансирования.

В результате усиливается спрос на проекты, которые могут жить на коммерческой модели, и одновременно повышается **конкуренция за государственный**

ресурс в сегментах, где без него пока трудно – прежде всего в **сложном судостроении и в критической судовой электронике**.



В сумме эти факторы сформировали для морской отрасли во втором полугодии 2025 года новую «макрорамку»: деньги остаются дорогими, при этом инфляция и валютные риски заставляют быстрее проходить инвестиционный цикл, а **внешние транзакционные издержки** (фрахт, сервисы, страхование, расчеты) становятся самостоятельной статьей стратегического управления.

САНКЦИИ КАК ОСНОВНОЙ ВНЕШНИЙ ФАКТОР

Говоря о внешних транзакционных издержках и внешних факторах в целом, мы подразумеваем беспрецедентное санкционное давление, которое во второй половине 2025 года начало выходить уже даже за рамки формальных финансовых и страховых ограничений. Санкционный контур окончательно трансформировался из внешнего экономического ограничения **в главный операционный риск для морской отрасли**. Его специфика заключалась в том, что санкции начали влиять не столько на формальную возможность вести бизнес, сколько на повседневную осуществимость морских операций, формируя устойчивое удорожание и усложнение страхования, сервисов и фрахта в международной части цепочек.

Одним из ключевых событий стало принятие 18 июля 2025 года 18-го пакета ограничительных мер Европейского союза, в рамках которого в санкционные списки было включено еще 105 судов, используемых

для перевозок российской нефти и нефтепродуктов. В результате общее число судов, подпавших под ограничения со стороны ЕС, достигло 444. Эти меры сопровождались запретом на заход в порты ЕС, а также на оказание широкого круга услуг, необходимых для нормальной эксплуатации судов.

В декабре Европейский союз дополнительно ввел ограничения в отношении еще 41 судна, прямо увязав эти меры с задачей сокращения доходов от энергетического экспорта. Это закрепило в отраслевом восприятии представление о том, что санкционные списки носят динамический характер и будут дополняться по мере выявления новых схем и участников перевозок. В результате **стратегии, основанные на краткосрочной смене флагов, операторов или маршрутов, стали рассматриваться как менее устойчивые и более рискованные**.

Причем, стоит отметить, что речь шла не о запрете на отдельные сделки, а о фактическом ограничении доступа к базовым морским сервисам, таким как агентирование, бункеровка, портовое обслуживание и ряд видов технического и страхового обеспечения.

Во второй половине 2025 года именно этот аспект санкций начал наиболее остро проявляться в операционной практике. Судоходные компании столкнулись с ростом числа отказов со стороны привычных контрагентов, в том числе в нейтральных и дружественных юрисдикциях, которые стали учитывать риск вторичных ограничений и репутационных последствий. В результате резко возросла неопределенность по срокам рейсов, обслуживанию судов и обеспечению их технической готовности. **Любая операция, которая ранее воспринималась как стандартная, стала требовать дополнительного времени на согласования, проверки и подтверждение допустимости сделки.**

Параллельно санкционный режим стал напрямую влиять на рынок **страхования и перестрахования морских рисков**. Во второй половине 2025 года страховое покрытие для судов, задействованных в международных перевозках, особенно в энергетическом сегменте, становилось дороже и сложнее по структуре. Страховщики усиливали требования к раскрытию информации о судне,

маршрутах, грузах и структуре собственности, а в ряде случаев отказывались от покрытия без предоставления расширенных гарантий и подтверждений. Даже при наличии страхования возрастала доля рисков, которые оставались на стороне судовладельца, что напрямую влияло на экономику рейсов и инвестиционные решения по обновлению и эксплуатации флота.

Удорожание страхования сопровождалось ростом ставок фрахта и стоимости сервисных услуг. Во второй половине 2025 года это особенно заметно проявилось в танкерном сегменте, где фрахтовые ставки демонстрировали повышенную волатильность. Например, в декабре 2025 года средняя спотовая ставка для среднетоннажных танкеров, перевозящих нефтепродукты, выросла на 17% по сравнению с предыдущим месяцем и составила 27,12 тысячи долларов США в сутки. Для бизнеса это означало, что санкционный риск начал материализовываться не только в виде юридических ограничений, но и в виде прямого роста издержек, которые невозможно игнорировать при планировании рейсов и контрактов.

Дополнительное давление на операционную устойчивость создавало усиление контроля в ключевых морских районах – по сути, мы уже говорим о **неэкономических санкциях, не оформленных никакими документами.**

Во второй половине 2025 года страны Балтийского региона, в том числе Дания, объявили об ужесточении проверок судов, формально мотивируя это экологической безопасностью и техническим состоянием флота. На практике это воспринималось как часть более широкой политики по ограничению эксплуатации так называемого «теневого флота».

Отдельным направлением этого фактора стало усиление внимания к вопросам безопасности на море и правоприменительной практике. В западных СМИ активно обсуждались инциденты, связанные с повреждением подводной инфраструктуры в Балтийском море, а также судебные разбирательства, в которых фигурировали суда, ассоциируемые с обходом ограничений. Даже без прямой юридической связи с санкциями подобные события формировали

фон повышенной настороженности со стороны прибрежных государств и надзорных органов.

Для судоходных компаний это означало рост вероятности задержек, внеплановых инспекций и дополнительных требований к документации, а также необходимость закладывать временные и финансовые резервы даже для маршрутов, ранее считавшихся рутинными.

Еще более грубым вмешательством в отрасль стал объявленный в декабре 2025 года администрацией США карантин на суда «теневого флота» в водах Карибского моря и Атлантического океана. Эти меры сопровождались реальными силовыми операциями и захватами танкеров. Эти операции вели к фактической **милитаризации части санкционного режима** и продемонстрировали, что в отношении судов из «теневого флота» санкции могут применяться не только через экономические и административные механизмы, но и через прямые силовые действия в море с реальными вмешательствами в международных водах.

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

По результатам 2025 года и его завершающего полугодия Северный морской путь окончательно перестал восприниматься отраслью как экспериментальное или сугубо политическое направление и всё в большей степени начал рассматриваться как формирующийся транспортно-промышленный контур со своими устойчивыми параметрами, требованиями к флоту и инфраструктуре и прямым влиянием на инвестиционные решения в судоходстве, судостроении и высокотехнологичном судовом оборудовании.

Ключевым количественным ориентиром второго полугодия стало подтверждение роста грузопотока по Северному морскому пути. По данным, озвученным в конце 2025 года, **объем перевозок за январь-сентябрь 2025 года составил около 31 миллиона тонн.** Этот показатель был важен не только сам по себе, но и как подтверждение того, что Северный

морской путь удерживает положительную динамику не за счет разовых рейсов, а за счет системных потоков, прежде всего связанных с экспортом сжиженного природного газа, нефти и нефтепродуктов, а также с обеспечением северного завоза.



Вторым принципиальным событием конца 2025 года стала передача заказчику первого построенного в Российской Федерации танкера-газовоза ледового класса Арк-7 «Алексей Косыгин», состоявшаяся 24 декабря 2025 года. Этот факт имел для отрасли гораздо более широкое значение, чем ввод в строй одного

судна. Он стал символом перехода к новой стадии освоения Северного морского пути, когда ключевые элементы специализированного арктического флота создаются внутри страны.

Отдельного внимания заслуживает международный аспект, который во второй половине 2025 года получил заметный символический импульс.

Китайская судоходная компания Sea Legend практически продемонстрировала новый логистический сценарий: контейнеровоз Istanbul Bridge выполнил рейс из Китая в Великобританию через Арктику по Северному морскому пути и пришёл в Felixstowe за **20 дней, что составляет менее половины типичного времени доставки** по традиционным маршрутам (40–50 дней через Суэц или вокруг мыса Доброй Надежды).

Фактический рейс Istanbul Bridge пришёл с задержкой на два дня из-за шторма у берегов Норвегии, что подчёркивает реальную эксплуатационную сложность арктического окна.



Важно, что рейс представлен как не разовый эксперимент, а запуск «контейнерного экспресс-маршрута» Китай–Европа через СМП.

2. Цифровая навигация

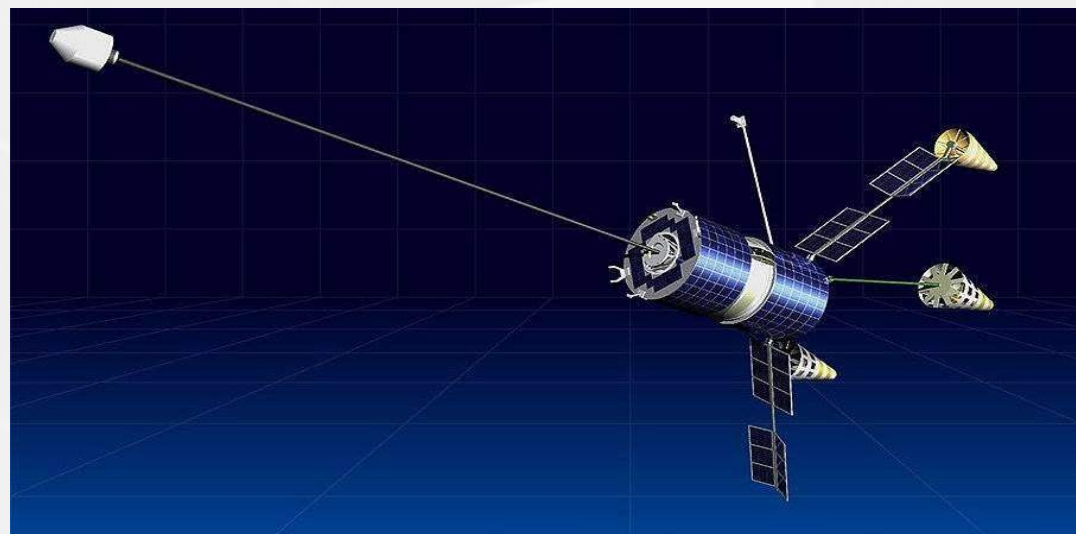
Институциональное оформление Северного морского пути как особого транспортного коридора рассматривается как один из ключевых драйверов развития отечественных цифровых технологий и связи в морской отрасли.

Во втором полугодии активно обсуждались вопросы цифрового сопровождения судоходства на СМП, развития систем управления движением судов, мониторинга ледовой обстановки и интеграции данных от спутниковых, гидрометеорологических и навигационных источников.

Другим ключевым направлением сегмента в 2025 году стал акцент на развитии **отечественных спутниковых систем**, в том числе с перспективой покрытия морских пространств и арктических маршрутов

В ноябре Федеральное агентство по рыболовству (Росрыболовство) сообщило, что российские рыбопромысловые суда завершают переход на

применение судовых станций «Гонец» в качестве технических средств контроля, то есть как канал, через который передаются данные, необходимые для мониторинга и регуляторной отчетности. При этом, агентством подчеркивается, что оборудование работает стабильнее иностранных аналогов.



Станции «Гонец» установлены более чем на 700 судах и более чем на 70 процентах судов рыбопромыслового флота валовой вместимостью более 500 тонн – как основное или резервное техническое средство контроля.

На выставке Seafood Expo Russia были представлены сервисы **Центра системы мониторинга рыболовства и связи (ЦСМС)**, в т.ч. на основе спутниковой связи «Гонец»: получение государственных услуг в электронном виде, в том числе в проактивном режиме, аналитические и обновленные картографические сервисы, обновленные версии электронного рыболовного журнала (ЭРЖ) как для коммерческого, так и для любительского рыболовства, чат-бот технической.

На той же выставке **«Газпром космические системы»** представила полностью отечественную технологию высокоточного позиционирования PPP (Precise Point Positioning), которая была апробирована в этом году на судне в Охотском море при работе в составе судовой системы динамического позиционирования и подтвердила возможность ее использования при выполнении ответственных операций на шельфе.

Компания **«Визком»** представила компактную VSAT-систему «Телеком-45КУ» для эксплуатации на морских и речных судах с перемещением в зонах обслуживания спутников Ямал-401, Ямал-402, Ямал-300К.

А компания **«Спутникс»** сообщила о расширении в ближайшее время группировки для спутникового АИС (автоматической идентификации судов), число которых на орбите сейчас составляет 52 спутника.

Важный нюанс современного момента, отмеченный экспертами – что развитие цифровой отчетности и связи для промысла сталкивается не только с задачей оснащения флота, но и с реальными ограничениями по устойчивости каналов в отдельных акваториях. Поэтому в ноябре 2025 года был продлен особый порядок ведения рыболовного журнала для Азовского и Черного морей: рыболовам в этих морях разрешено вести рыболовный журнал как в электронном, так и в бумажном виде из-за отсутствия всех видов связи ввиду воздействия средств радиоэлектронной борьбы в акваториях.

Для производителей и интеграторов это сигнал о том, что нужен не один канал и не одна «единственная правильная» процедура, а устойчивый контур, допускающий законный офлайн-режим и последующую синхронизацию.

Еще одним важным изменением во второй половине 2025 года стало расширение **электронного документооборота** на транспорте, который важен для морской логистики как для грузовой базы, так и для стыковки с автомобильными и железнодорожными плечами. В июле 2025 года правительством была утверждена нормативная рамка обмена электронным единым транспортным документом, то есть электронным документом, подтверждающим заключение договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении, и этот документ становится частью Государственной информационной системы электронных перевозочных документов.

Для морских перевозок наиболее актуальным является именно электронный документооборот по договору морской перевозки и электронному коносаменту, то есть документу, который традиционно является центральным для морской грузовой логистики – и здесь государство перешло от базового регулирования к настройке процедуры. В начале декабря 2025 года анонсирована подготовка изменений к постановлению правительства,

регулирующему обмен электронными договорами морской перевозки груза и электронными коносаменами и направление этих документов в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов; подчеркивалось, что изменения уточняют саму процедуру обмена и направления данных.

Даже если это еще и является стадией проекта, для компаний отрасли это стало подтверждением, что нормативная конструкция не «заморожена», она развивается и упрощается, а значит растет вероятность реального массового внедрения электронного коносамента и электронного договора морской перевозки в операционной практике.

3. Технологии освоения ресурсов океана

Переходя к сегменту Технологий освоения ресурсов океана, стоит остановиться на двух направлениях, которые были отмечены во втором полугодии 2025 г.: нефтегазовое и рыбопромысловое (биоресурсное).

Российский **морской нефтегаз** определялся тремя группами фактов: состоянием добычи и экспорта углеводородов, переходом к обеспечению собственным специализированным флотом для арктических проектов сжиженного природного газа и фиксацией прикладной технологической повестки по арктическому шельфу и морским комплексам.

В декабре 2025 года в публичных заявлениях вице-преьера Александра Новака называлась величина добычи нефти в России по итогам года порядка 516 миллионов тонн нефти за год, то есть уровень, сопоставимый с 2024 годом.

В то же время участники опроса фиксируют сокращение спроса на геологоразведку и морское

строительство, что свидетельствует о консервативном сценарии развития направления с замедлением программ развития новых объемов.

Конкретная динамика морского экспорта нефти в конце года показала уязвимость цепочки вывоза в условиях внешнего давления, о которых говорилось ранее, и операционных инцидентов. Так, по данным, которые в декабре 2025 года приводились в российских деловых источниках со ссылкой на обзор Центра ценовых индексов, морской экспорт нефти из Российской Федерации по итогам ноября снизился на 11,5 % к октябрю и составил в среднем 416 тысяч тонн в сутки – в условиях повреждения одного из причалов Каспийского трубопроводного консорциума и снижения закупок со стороны НПЗ в Индии и Турции.

Позитивным сигналом для сегмента стала передача заказчику, ПАО «Софкомфлот» первого российского ледового газовоза «Алексей Косыгин».

В то же время, существенные события в этот период происходили в направлении **рыбного промысла и аквакультуры**.

Наиболее значимым можно считать **развитие инвестиционной модели** в рыболовстве, потому что именно она во второй половине 2025 года продолжала превращаться в устойчивый механизм обновления флота и береговой переработки.

28 ноября 2025 года Росрыболовство публично зафиксировало текущее состояние программы инвестиционных квот и её масштаб: по программе уже построено 48 современных судов и 30 рыбоперерабатывающих заводов; одновременно было обозначено ожидание, что в целом по двум этапам программы будет построено более 120 судов.

В этой же логике во втором полугодии 2025 года произошло событие, существенно улучшающее экономику и управляемость крабовых инвестиционных проектов. 25 ноября 2025 года Росрыболовство сообщило об утверждении правительством правил организации аукционов и закрепления крабовых инвестиционных квот, и ключевое практическое изменение было сформулировано предельно конкретно: пятнадцатилетний срок предоставления права на вылов крабов теперь отсчитывается с даты,

указанной в извещении о проведении аукциона. Эта конструкция была увязана с тем, что инвестор получает возможность начинать промысел по итогам торгов без ожидания следующего года, как это происходило ранее, что снижает риски недоосвоения квоты и улучшает финансовую модель проекта.



Отдельной значимой вехой конца года в биоресурсном направлении стала **законодательная настройка аквакультуры** как отрасли. 28 декабря 2025 года был принят федеральный закон №501-ФЗ о внесении изменений в федеральный закон «Об аквакультуре (рыбоводстве)» и связанные акты.

4. Инновационное судостроение

Переходя к судостроению, можно сказать, что эксперты продолжают концентрировать внимание на госзаказе и ОСК (Объединенная судостроительная корпорация).

Во второй половине года на первый план вышла тема **обновления активов ОСК**. В декабре 2025 года было озвучено решение направлять часть дивидендов банка ВТБ, поступающих в пользу ОСК, на модернизацию петербургской «Северной верфи». Отраслевые медиа приводили конкретный ориентир по капитализации проекта на стороне предприятия: «Северная верфь» планировала дополнительную эмиссию 26,7 миллиона акций по цене 3371 рубль за акцию, что при полном размещении соответствует привлечению около **89,9 миллиарда рублей**.

Безусловно, модернизация такой крупной верфи воспринимается бизнес-сообществом одновременно как возможность и перехода на новые модели производства, и новых заказов на обновление

стапельных и корпусообрабатывающих мощностей, внедрение цифрового управления производством и повышение спроса на отечественное оборудование и сервисы.



В фокусе остается и «зелёная» повестка судостроения.

В ноябре 2025 года группа компаний «Совкомфлот» сообщила о принятии в эксплуатацию танкера-продуктовоза MR-класса «Иван Айвазовский», построенного на Судостроительном комплексе «Звезда» - это **первый построенный в России двухтопливный танкер** типоразмера MR, и одновременно головное судно новой серии продуктовозов, которые планируется эксплуатировать под государственным флагом Российской Федерации.



Также в ноябре на производственной площадке АО «Чкаловская судостроительная верфь» в Нижегородской области прошёл торжественный спуск на воду головного инновационного **электрического пассажирского судна** «Минин» проекта ПКС 40.2, и в тот же день была проведена церемония закладки второго корпуса серии - «Пожарский».

Суда проекта ПКС 40.2 строятся на Чкаловской судостроительной верфи по проекту ООО «Мета-Ком» для судоходной компании «Гама».

В части конкретных проектов инновационны судов также можно выделить спуск на воду третьего судна проекта «Валдай 45Р» на производственном комплексе Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях имени Алексеева.

Это подтверждение серийного выпуска линейки скоростных судов на подводных крыльях, которые являются не только специализацией ЦКБ по СПК, но и исторической нишей всего российского инновационного судостроения.



5. Международная выставка и конференция «НЕВА-2025»



Особым событием второго полугодия 2025 года для российской отрасли стала выставка и конференция «НЕВА-2025», прошедшая с 23 по 26 сентября в Конгрессно-выставочном центре «Экспофорум» в Санкт-Петербурге – безусловно, главное событие отраслевого календаря.

Здесь в одном месте проявилась фактическая карта рынка гражданского судостроения и судоходства, портовой деятельности, освоения океана и шельфа, а также судового оборудования и морских технологий России.

Свои разработки представили 528 российских и 143 зарубежных компании (в т.ч. из Китая, Турции, Азербайджана, Индии и Южной Кореи), выставку посетили 41,3 тысячи человек из 38 стран.

На площадке выставки **Российский морской регистр судоходства** оформил серию соглашений с промышленными партнёрами и отраслевыми объединениями, в том числе с АНО «Судпром» (консорциум производителей судового оборудования) и с акционерным обществом «КОНАР». Это конкретный сигнал: импортозамещение всё больше становится не фрагментарной закупкой изделия, но и формированием связки «производитель - регистр – заказчик» с заранее понятной траекторией подтверждения соответствия и сопровождения в эксплуатации.

Отдельным событием, связанным с цифровизацией и автономизацией, стало публичное представление Российским морским регистром судоходства новых требований к маломерным необитаемым судам, вступивших в силу 1 сентября 2025 г.

Объединённой судостроительной корпорацией были подписаны более 30 партнерских соглашений, в т.ч. с «МТ-Групп», судоходной компанией «Созвездие» и «Донинтурфлотом».



Также стоит отметить День поставщика ОСК, проведенный в рамках выставки крупнейшей судостроительной компанией России.

В рамках деловой программы состоялся бизнес-завтрак «**Russia–China: Development of the Maritime Industry through Cooperation**» с обсуждением совместного судостроения, судоремонта и поставок судового оборудования, в котором приняли участие генеральный директор Российского морского регистра судоходства Сергей Куликов и Генеральный консул КНР в Санкт-Петербурге Ло Чжаньхуэй (Luo Zhanhui).

Стоит отметить, что в рамках «НЕВА-2025» состоялась **Первая национальная премия «Морской Олимп»**. Ее лауреатами стали: в номинации «Лучший в море» - скоростной пассажирский катамаран «Форт Кроншлот», проект 04580 («Форсс Технологии») по заказу судоходной компании «Нева Тревел»; в номинации «Инновационное решение» - технология автономного судовождения Sitronics KT, внедрённая «Росморпорт».

На специальном стенде «Территория инноваций – практикум будущего» были представлены решения ОСК, «КОНАР», Sitronics KT, группы компаний «Си Тех», «Трионикс ЛАБ», НПО «Донтехцентр» и других.

6. Ключевые события полугодия

Восточный экономический форум – 2025

Сентябрь 2025, Владивосток

Хотя Восточный экономический форум является межотраслевым мероприятием, в 2025 году он оставался одной из немногих площадок, где транспортно-логистическая, портовая и судостроительная повестка Дальнего Востока обсуждалась одновременно с финансированием и внешнеторговыми связями со странами Азиатско-Тихоокеанского региона.



Петербургский международный газовый форум

Октябрь 2025, Санкт-Петербург

Для предприятий морской отрасли форум был интересен как концентратор заказчиков и подрядчиков по арктическим и шельфовым проектам, где морская составляющая критична: логистика, ледокольная проводка, специализированные суда обеспечения, морская связь и навигация в высоких широтах. В 2025 году даты форума были зафиксированы как 7–10 октября, и на этом же временном окне в «Экспофоруме» проводился RAO/CIS Offshore 2025, что фактически усилило морской блок форума за счет профильной экспозиции и конференционных треков.

RAO/CIS Offshore 2025

Октябрь 2025, Санкт-Петербург

Мероприятие подтвердило и детализировало повестку по освоению Арктики и континентального шельфа именно через призму промышленной кооперации: судостроение и судовое оборудование, подводные

технологии, геофизика, связь и навигация, экологический мониторинг. В экспозиции были представлены более 100 компаний, аудитория - более 6000 специалистов.



VIII Global Fishery Forum & Seafood Expo Russia 2025

Октябрь 2025, Санкт-Петербург

Ключевое событие для рыбопромыслового сегмента и производителей смежного судового оборудования и ПО. В этом году особую практическую ценность имели темы, связанные с цифровизацией промысла и прослеживаемостью продукции, электронными сервисами для управления флотом и снабжением, спутниковой связью для промысловых районов и интеграцией судовых данных в корпоративные контуры.



«Транспортная неделя – 2025» и XIX Международный форум и выставка «Транспорт России»

Ноябрь 2025, Москва



Тон форуму дала пленарная дискуссия «Транспортная инфраструктура. Баланс государственных и частных интересов», которая состоялась 20 ноября и была открыта приветственным выступлением Председателя Правительства Михаила Мишустина). Фокус пленарной и ключевых обсуждений – развитие авиационной и железнодорожной инфраструктуры, беспилотных транспортных систем.

XV Международный форум «Арктика: настоящее и будущее имени А. Н. Чилингарова»

Декабрь 2025, Санкт-Петербург



Арктическая повестка вновь была «собрана» на специализированном форуме 9–10 декабря. Для морского бизнеса этот форум важен тем, что арктическая стратегия и инфраструктура обсуждались не абстрактно, а через конкретные потребности. Для технологических компаний Маринет это источник формализации спроса: какие именно сервисы связи нужны на трассах Северного морского пути, какие данные должны передаваться с судов и объектов, какие требования к надежности и импортнезависимости закладываются в закупки следующего сезона.

Marintec China 2025

Декабрь 2025, Шанхай, Китай

Для российских производителей судового оборудования и электроники это событие было важным прежде всего как «внешний рынок технологий» и практичный канал поиска компонентной базы, кооперации и контрактных производств в Азии.

Крупнейшая отраслевая выставка в Азии, 2025 году была сфокусирована на переходе отрасли к «эко-умному» (eco-smart) судоходству и судостроению.

Экспозиция была выстроена вокруг тренда на “future energy” и практическую декарбонизацию. Темой деловой программы стала Innovation and Collaboration for Maritime Sustainability, в которой обсуждение устойчивости сводилось к практическим задачам: декарбонизация флота и цепочек поставок, технологическая готовность к новым видам топлива, цифровизация эксплуатации и верфей, а также повышение устойчивости отрасли к внешним шокам.



АНО «ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР МАРИНЕТ»

Декабрь 2025

Москва

