АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ

об исследовании нормативно-правового и нормативно-технического регулирования рынка МАРИНЕТ

Краткое содержание

Москва, 2026

---

1. ПРЕДМЕТ ИССЛЕДОВАНИЯ

Настоящий отчет представляет результаты исследования нормативно-правового и нормативно-технического регулирования рынка МАРИНЕТ — одного из ключевых рынков Национальной технологической инициативы (НТИ). Предметная область рынка охватывает морскую отрасль, на которую приходится более 80% мировых перевозок и 30% добычи нефти и газа.

Ключевые сегменты рынка МАРИНЕТ:

- цифровая навигация;
- технологии освоения ресурсов Мирового океана;
- инновационное судостроение;
- развитие человеческого капитала.

Цель исследования — анализ действующего регулирования, выявление барьеров и драйверов, а также мониторинг применения ключевого нормативного акта — Федерального закона от 10 июля 2023 года № 294-ФЗ (об автономном судовождении).

---

2. КЛЮЧЕВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ

2.1. Драйверы развития

На международном уровне:

- принятие ИМО Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов (MASS Code) — 22 мая 2026 года;
- ужесточение экологических требований (Стратегия GHG, Рамочная программа Net-Zero);
- обновление требований по кибербезопасности и цифровизация морской отрасли.

На национальном уровне:

- принятие Федерального закона № 294-ФЗ, закрепившего правовой статус автономных судов;
- реализация эксперимента по эксплуатации автономных судов (Постановление № 2031);
- создание Экспертного совета по вопросам автономного судоходства при Минтрансе России.

2.2. Барьеры

- отсутствие специализированных международных и национальных регламентов для морской робототехники;
- нормативный вакуум в сфере возобновляемой морской энергетики в РФ;
- инерционность образовательной системы и отсутствие образовательных стандартов по ряду направлений;
- неопределенность международно-правового режима в части морских генетических ресурсов (BBNJ Treaty).

Системная проблема: нормативная среда отстает от технологических инноваций на 3–5 лет.

---

3. МОНИТОРИНГ ПРИМЕНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА № 294-ФЗ

3.1. Общая оценка

Федеральный закон № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономном судовождении) вступил в силу с 1 марта 2024 года. Он стал ядром пакета из 18 нормативных правовых актов, регулирующих автономное судоходство.

Основные достижения:

- переход от экспериментального режима к полноценному законодательному регулированию;
- введение понятий «полуавтономное судно» и «полностью автономное судно»;
- создание правового статуса центров дистанционного управления (ЦДУ);
- закрепление новых профессий — «внешний капитан» и «внешний экипаж»;
- обеспечение возможности ведения судовой документации в электронном виде.

Практические результаты:

- первые в мире удостоверения МАНС получили экопаромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский»;
- паромы совершили около 600 переходов, перевезли более 2,8 млн тонн грузов;
- разработан план развертывания сети автономных маршрутов в труднодоступных регионах (Обь, Иртыш, Камчатка и др.).

3.2. Выявленные проблемы (по данным опроса)

Основные пробелы:

- отсутствие единых технических стандартов и требований к системам управления (66% респондентов);
- отсутствие технических требований и стандартов кибербезопасности для ЦДУ (75%);
- неопределенность ответственности при авариях — владелец, разработчик ПО или оператор ЦДУ (25%);
- необходимость дублирования норм об ответственности через гражданско-правовые договоры (25%);
- отсутствие механизмов масштабирования результатов эксперимента на весь флот (25%).

Коллизий, регуляторных барьеров не выявлено. Коррупциогенных факторов не обнаружено.

---

4. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ РЕГУЛИРОВАНИЯ

4.1. В области технического регулирования

1. Утвердить единые технические требования и стандарты кибербезопасности для ЦДУ и каналов связи.
2. Принять регламенты по киберустойчивости и резервированию данных судовой документации.
3. Разработать методики аудита и сертификации автономных судов в реальных условиях эксплуатации.
4. Закрепить методику оценки эквивалентности технических требований (вместо требований SOLAS/ПДНВ).

4.2. В области ответственности и страхования

1. Устранить необходимость дублирования норм об ответственности.
2. Обеспечить прозрачность ответственности сторон при сбоях или утрате контроля.
3. Конкретизировать ответственность страховой компании и распределение ответственности между разработчиком и судовладельцем.
4. Установить порядок расследования аварий с МАНС (при отсутствии капитана на борту).

4.3. В области гармонизации с международным правом

1. Имплементировать четыре категории автономности из Международного кодекса MASS Code (вместо существующих двух).
2. Разработать правила захода иностранных МАНС в порты РФ и выхода российских МАНС за рубеж.
3. Установить процедуру взаимного признания электронных документов с иностранными государствами.

4.4. В области кадрового обеспечения

1. Установить правила аттестации и дипломирования операторов ЦДУ.

2. Разработать дополнительные трудовые гарантии для экипажа автономных судов.
3. Расширить перечень сценариев планов действий и оперативных процедур управления автономными судами.

4.5. В области стимулирования отрасли

1. Организовать субсидирование государством отечественных проектов автономных и полуавтономных судов.
2. Ввести целевое стимулирование через льготное кредитование внедрения автономных судов.
3. Уточнить регулирование на основе практического применения.

---

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Принятие Федерального закона № 294-ФЗ стало историческим шагом, позволившим России перейти от экспериментов к коммерческой эксплуатации автономных судов и занять мировое лидерство в данной области. Закон снял ключевые административные барьеры и создал правовую основу для развития рынка.

Вместе с тем выявлены новые системные проблемы, требующие решения:

- отсутствие технических стандартов и требований кибербезопасности;
- правовая неопределенность в вопросах ответственности;
- необходимость адаптации к международному Кодексу MASS Code.

Реализация предложенных мер позволит не только сохранить мировое лидерство, но и обеспечить массовый переход к безопасной и экономически эффективной автономной навигации в Российской Федерации.

АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ»

Москва, июнь 2026 г.