



Перспективы судостроения России 2026



Департамент
судостроительной
промышленности
и морской техники

Судостроительная промышленность имеет стратегическое значение для обеспечения транспортной, экономической и национальной безопасности Российской Федерации. Это обусловлено, в частности, значительной протяженностью внутренних водных путей (около 101 тыс. км) и морской береговой линии (около 40 тыс. км), что определяет ключевую роль водного транспорта во внутренней и внешней торговле. Отрасль является высокотехнологичной и наукоёмкой, что предъявляет особые требования к научно-техническому, производственно-технологическому потенциалу предприятий и качеству человеческого капитала.

Всего к отраслевым организациям, которые активно участвуют в процессе создания конечной продукции (судов, кораблей) можно отнести порядка 500 предприятий, в том числе:

- ~250 судостроительных, судоремонтных и судомонтажных предприятий;
- ~130 производителей судового оборудования и комплектующих;
- ~90 научно-исследовательских, проектных и инжиниринговых организаций;
- ~30 прочих отраслевых компаний.

Около 70% производственных мощностей и 60% научного потенциала (АО «ЦКБ МТ «Рубин», АО «СПМБМ «Малахит», ФГУП «Крыловский государственный научный центр» и др.) сосредоточено в СЗФО.

Отрасль является ядром ОПК, при этом до 80% выпускаемой продукции имеет оборонное назначение. Несмотря на внешние вызовы, включая санкционное давление, отрасль демонстрирует высокую устойчивость, системно выполняя гособоронзаказ без существенных срывов.

В течение последних 15 лет отрасль находится в состоянии активной структурной трансформации и этот процесс продолжается.

В целях развития научного потенциала РФ в июне 2025 года в рамках исполнения Указа Президента РФ от 09.12.2024 № 1042 в крупнейшую отраслевую интегрированную структуру с государственным участием АО «ОСК» была включена другая большая интегрированная структура с государственным участием АО «Корпорация морского приборостроения», которая консолидирует 4 крупнейших от-

раслевых концернов, специализирующихся в сфере морского приборостроения: АО «Концерн «Моринсис-Агат», АО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор», АО «Концерн «Океанприбор», АО «Концерн «НПО «Аврора».

Также в целях повышения эффективности государственного управления научными исследованиями в сфере судостроения и разработки морской техники был разработан и подписан Указ Президента РФ от 02.12.2025 № 881, в соответствии с которым в течение 2026 год будет осуществлена реорганизация ведущей научной отраслевой организации ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (г. Санкт-Петербург) в форме его преобразования в ФГБУ «Национальный исследовательский центр судостроения имени академика А.Н. Крылова».

В части производства продукции, прежде всего, стоит отметить, что выполнение Государственного оборонного заказа судостроительной отраслью стабильно обеспечивается фактически на уровне 100%. За последние 5 лет на предприятиях отрасли построено более 130 боевых кораблей, катеров и судов обеспечения для военных заказчиков. В июне 2025 года Президент Российской Федерации В.В. Путин утвердил Стратегию развития Военно-морского флота России до 2050 года. В документе сформулированы основные требования к будущему боевому составу флота, учтены задачи, направленные на внедрение инновационных технологий, включая увеличение числа морских робототехнических комплексов. Кроме того, в завершающей стадии находится работа по формированию новой государственной программы вооружения и государственной программы Российской Федерации

«Развитие оборонно-промышленного комплекса» на период 2027-2036 годов, которые определяют будущий облик флота и схему развития производственной базы ОПК.

За последние 5 лет судостроительная отрасль также вышла на стабильные темпы строительства гражданских судов, которые достигли значения 130 единиц в год (для сравнения в период до 2023 года количество построенных судов в год составляло в среднем 80-90 единиц).

Одним из ключевых приоритетов для отрасли является освоение сегмента крупнотоннажных морских судов. В 2025 году сдан головной газозов Arc7 вместимостью около 173 тыс. куб. м, в ближайшие два года будет завершено строительство еще четырех таких судов. При этом на сегодняшний день завершен эскизный проект отечественного газозова, и в ближайшее время начнется техническое проектирование, что позволит строить последующие суда на основе собственных разработок. Кроме того, в 2025 году передан головной танкер-продуктовоз типа MR; в текущем году планируется завершение серии этих судов из трех единиц. Всего с 2020 года завершено строительство восьми морских грузовых судов совокупным дедвейтом почти 800 тыс. тонн: 5 танкеров класса Афрамакс проекта 114K, 1 танкер-челнок проекта AST69K, 1 газозов проекта ALNGC173K и головной танкер на СПГ проекта MR-50. Общий текущий портфель заказов верфи включает около 40 морских грузовых судов, в том числе



Рисунок 1. Схема производственных мощностей новой верфи АО «ОСК» (Бухта Промежуточная)

арктические газозовы, балкеры, танкеры ледового класса дедвейтом до 120 тыс. тонн.

Более двух третей российского флота обладают ледовым классом, что вызвано необходимостью судоходства в условиях низких температур. В настоящее время под российским флагом эксплуатируются более тридцати ледоколов, большей частью приписанных к портам Мурманска, Санкт-Петербурга и Архангельска.

Обновление ледокольного флота является приоритетной задачей для развития важнейшего направления в сфере международных грузоперевоз-



Рисунок 2. Общий вид новой производственной площадки ООО «Московская судостроительная верфь»



Рисунок 3. Газовоз «Алексей Косыгин» проекта ALNGC173K

зок и развития транспортного коридора Северного морского пути. В период 2020–2025 гг. можно отметить успешную серийную постройку атомных ледоколов мощностью 60 МВт проекта 22220. 4 атомохода уже построены на АО «Балтийский завод», еще 3 в постройке с контрактными сроками сдачи в 2026, 2028, 2030 годах соответственно. Кроме того, для обеспечения более высокой скорости ледовой проводки в сложных условиях на ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» продолжается строительство атомного ледокола проекта 10510 мощностью 120 МВт с прогнозируемой датой сдачи в 2029 году.

Надежное функционирование инфраструктурных проектов невозможно без качественного обслуживания судоходства аварийно-спасательным флотом. Ведущая роль в развитии данного типа флота также как и в случае с ледокольным обеспечением принадлежит государству в лице ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта», ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», которые выступают в качестве основных заказчиков для предприятий судостроительной промышленности. Благодаря выделению целевого государственного финансирования аварийно-спасательный флот активно обновляется. В настоящее время ведется строительство 10 аварийно-спасательных судов для обеспечения безопасности судоходства в Арктике. Перспективный портфель заказов на суда такого класса предполагает постройку до 24 ед. различных проектов.

В рамках реализации текущих инвестиционных

проектов, предусматривающих закрепление за инвестором доли квоты добычи (вылова) водных биологических ресурсов (ВБР) при строительстве рыболовных и краболовных судов на отечественных верфях, были отобраны 107 инвестиционных проектов по строительству судов. В настоящее время сдано заказчикам 51 судно (27 рыболовных судов и 24 краболова). По инвестиционным квотам второго этапа Росрыболовством заключены инвестиционные договоры на 34 судна (8 рыболовных судов и 26 краболовов), из которых 2 краболова построены.

Что касается развития производственных мощностей судостроительной отрасли, то в части обеспечения строительства средне- и крупнотоннажного флота в 2025 году продолжена реализация проекта по строительству Судостроительного комплекса «Звезда». По состоянию на 2025 год функционируют все основные объекты первой очереди, включая блок корпусных цехов, окрасочные камеры и укомплектованные кранами с грузоподъемностью до 1200 т, тяжелый открытый достроечный стапель, а также построенный в рамках второй очереди сухой док.

В обеспечение строительства крупнотоннажных судов в 2025 году были запущены работы по созданию новой верфи АО «ОСК» в Бухте Промежуточная на Дальнем Востоке. На мощностях верфи предполагается постройка балкеров, танкеров дедвейтом до 80 тыс. тонн, длиной и шириной до 270 м и 38 м; контейнеровозов – до 6 тыс. TEU, длиной и шириной до 300 м и 46 м; газовозов вместимостью до 170

тыс. кубометров, длиной и шириной до 305 м и 50 м. Ввод предприятия в эксплуатацию ожидается в 2032 году. Также приоритетным является реализация проекта создания судостроительного комплекса на базе ПАО Судостроительный завод «Северная верфь», предусматривающего строительство двух крытых эллингов и крытого сухого дока. После реализации всех мероприятий объем выпуска верфи составит до одиннадцати крупнотоннажных судов в год, при этом объем обрабатываемого металла достигнет 90–100 тыс. т, а максимально допустимые размерения судна будут равны 350 x 60 м.

В части создания производственных мощностей также стоит выделить открытие в ноябре 2025 года ООО «Московская верфь», которое специализируется на производстве современных круизных и пассажирских электросудов длиной до 130 м. Планируемый объем строительства на мощностях этой верфи – более 30-40 электросудов в год.

Кроме того, в январе 2025 года введено в эксплуатацию основное оборудование 1 очереди проекта глубокой модернизации АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» с внедрением цифровых технологий сопровождения строительства судов, благодаря которому в декабре 2025 года состоялась закладка килей двух грунтоотвозных судов для Азово-Черноморского бассейна.

Благодаря реализации мер государственной поддержки в 2025 году также был запущен цех кор-

пусных производств АО «Жатайская судостроительная верфь» в рамках реализации инвестиционного проекта «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей». Ожидается, что после модернизации верфь будет способна строить до 10 новых речных судов в год, выполнять работы по модернизации, ремонту и межнавигационному обслуживанию судов (модернизация 6 судов в год и 432 тыс. нормо-часов ремонта и межнавигационного обслуживания судов в год), а также осуществлять утилизацию до 2-х списанных судов в год.

Основным методом стимулирования развития целевых рынков судостроительной промышленности посредством поддержки спроса на отечественную продукцию является реализация мер государственной поддержки. Минпромторгом России реализуется широкий комплекс мер, включающий в себя различные меры субсидиарного характера и механизмы лизинга.

**1. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ
РОССИЙСКИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ
НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЧАСТИ ЗАТРАТ НА УПЛАТУ
% ПО КРЕДИТАМ НА ЗАКУПКУ СУДОВ
И ЛИЗИНГОВЫМ ПЛАТЕЖАМ
(РЕШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ
СУБСИДИЙ № 25-64727-02025-Р)**

Мера направлена на стимулирование строительства судов класса «река-море». Субсидия предо-



Рисунок 4. Головной танкер-продуктовоз «Иван Айвазовский» проекта MR-50



Рисунок 5. Краболовное судно «Капитан Сквепен» проекта 5712P

ставляется на уже построенные суда. Государство компенсирует судоходным компаниям до 75% затрат на % по кредитам или лизинговым платежам. В настоящее время завершено субсидирование 73 судов, субсидируется 121 судно различного класса, большинство из которых эксплуатируется на внутренних водных путях Российской Федерации.

Предоставление субсидий позволило транспортным компаниям и пароходствам избежать неравномерности в платежах и таким образом сгладить распределение финансирования на закупку судов по годам.

2. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ РОССИЙСКИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЧАСТИ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ ВЗАМЕН СУДОВ, СДАННЫХ НА УТИЛИЗАЦИЮ (СУДОВОЙ УТИЛИЗАЦИОННЫЙ ГРАНТ, РЕШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИИ № 25-68212-01994-Р)

Дополнительным стимулом для судовладельцев по выводу из эксплуатации старых судов и замене их новыми является субсидирование затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию

Субсидия имеет заявительный характер и может быть предоставлена на разных стадиях строительства, а также после его завершения.

С начала реализации данной меры поддержки просубсидировано строительство 34 новых судов. Наиболее крупное из них – круизное пассажирское судно RV300 для ООО «Водоходъ» взамен утилизированного пассажирского судна «Валериан Куйбышев». В 2025 году построено 3 ранее просубсидированных судна.

По двум указанным выше мерам поддержки предусмотрен повышенный размер субсидии в случае приобретения (строительства) экологических судов (суда источником энергии которых являются аккумуляторные батареи или энергетическая установка на водородных топливных элементах).

3. ПРОГРАММЫ ЛЬГОТНОГО ЛИЗИНГА

Наиболее действенной мерой для развития гражданского судостроения является реализация проектов лизинга гражданских судов путем доапитализации лизинговых компаний в целях финансирования строительства судов и дальнейшей их передачи в лизинг (аренду) на льготных условиях. Применение данной меры господдержки позволяет лизингополучателю и исполнителю судостроительного контракта избежать неравномерности распределения затрат при строительстве судна и выровнять резкое нарастание затрат в наиболее трудоемкие периоды строительства. В рамках программ льготного лизинга уже построено 189 судов и еще 109 судов находятся в стадии строительства и заключения контрактов.

4. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ РОССИЙСКИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ НА ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЧАСТИ ЗАТРАТ, СВЯЗАННЫХ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ (РЕШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИИ №25-64260-01993-Р)

В рамках данной меры предусмотрено субсидирование строительства судов-газовозов и танкеров-продуктовозов. Объем господдержки должен покрывать разницу между фактической (на ССК «Звезда») и контрактной (мировая цена) стоимостью строительства крупнотоннажного судна, а именно: 25 % от контрактной стоимости танкеров-продуктовозов, 20 % от контрактной стоимости строительства судов-газовозов (в отношении первой пятерки судов-газовозов предельный размер субсидии увеличен до 32,17%).

В 2025 году было завершено строительство головного арктического СПГ-танкера-газовоза и головного танкера-продуктовоза типа «MR-50» на ССК «Звезда».

5. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ РОССИЙСКИМ ОРГАНИЗАЦИЯМ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЧАСТИ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СУДОВ-КРАБОЛОВОВ НА ВЕРФЯХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА (РЕШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИИ № 24-64723-01680-Р)

Данная мера господдержки позволяет обеспечить заказами на строительство судов-краболовов судостроительные верфи, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа, снизить себестоимость строительства судов-краболовов за счет серийности производства, создать новые рабочие места, увеличить поступление налогов в региональные бюджеты.

Размер субсидии составляет 20 % стоимости строительства судна (без учета НДС), но не более 340 млн рублей. В 2025 году просубсидировано строительство 4 судов-краболовов на верфях Дальневосточного федерального округа.

6. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ СУБСИДИЙ ОРГАНИЗАЦИЯМ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАБОТ ПО РАЗРАБОТКЕ, СОЗДАНИЮ И ВНЕДРЕНИЮ СУДОВОГО КОМПЛЕКТУЮЩЕГО ОБОРУДОВАНИЯ (РЕШЕНИЕ О ПОРЯДКЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИИ № 25-68216-02026-Р)

В целях ухода от импортозависимости по критическим позициям судового оборудования продолжается предоставление субсидий для российских организаций на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования, позволяющего комплексировать предприятию-разработчику до 80 процентов затрат на реализацию комплексного проекта, включающего в себя серийный выпуск продукции.

В 2025 году полностью завершено выполнение трех комплексных проектов (разработка якорных цепей калибром не менее 102 мм, судовых инсинераторов, типоряда оборудования в системах водоподготовки). Всего с учетом 22 соглашений, заключенных в 2025 году, в настоящее время реализуется 109 комплексных проектов.

Основные перспективы развития отрасли напрямую связаны с потребностью в постройке судов и иной морской и речной техники. Данная потребность отражена в отраслевом документе – Перспективный план строительства гражданских судов до 2050 года. Текущая редакция данного документа включает в целом более 2600 единиц до 2050 года. Из этого числа 370 судов и объектов морской техники имеют заключенные контракты на строительство, более 2290 ед. составляют перспективную потребность. Этот объем был сформирован по состоянию на декабрь 2025 года. План достаточно гибкий, с учетом относительно высокой изменчивости потребностей государственных и частных заказчиков. Согласно поручению Д.В. Мантурова предусмотрена ежегодная актуализация плана.

Основные тенденции и направления развития описаны в основном стратегическом документе отрасли, а именно в «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года» (далее – Стратегия), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28.10.2019 № 2553-р (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 12.05.2025 № 1181-р). В данном документе описано как текущее состояние отечественного судостроения, включая различные барьеры и риски, так и перспективы развития отрасли по различным сценариям.

Так, исходя из благоприятности макроэкономических предпосылок и степени участия государства в поддержке и развитии отрасли, в Стратегии были рассмотрены 3 сценария развития судостроитель-

ной промышленности: инерционный, базовый и оптимистичный.

В инерционном сценарии рассматривались поддерживающие инвестиции и малая модернизация предприятий судостроительной отрасли.

В рамках базового сценария рассматривалась большая модернизация предприятий судостроительной отрасли (публичное акционерное общество Судостроительный завод «Северная верфь», модернизация иных верфей, а также строительство новых мощностей на Дальнем Востоке).

При оптимистичном сценарии предполагалась полная перезагрузка судостроительной отрасли и большой объем инвестиций.

В соответствии с инерционным сценарием всего в России до 2036 года будут построены 1215 судов различного назначения, а до 2050 года – 2675.

В соответствии с базовым сценарием всего в России до 2036 года будут построены 1 637 судов различного назначения, а до 2050 года – 4 271.

В соответствии с оптимистичным сценарием всего в России до 2036 года будут построены 1 910 судов различного назначения, а до 2050 года – 5 365.

Базовый сценарий в Стратегии принят в качестве основного варианта развития отрасли, в рамках которого должны быть достигнуты:

- стратегическая цель развития отрасли – обеспечение создания современной продукции судостроения за счет достижения к 2036 году 61% и к 2050 году 73% загрузки основных производственных фондов предприятий судостроительной отрасли, увеличения объема производственных мощностей по металлообработке в 1,5 раза к 2036 году и в 1,6 раза к 2050 году, снижение удельной трудоемкости (нормо-часов на 1 тонну металлообработки);
- целевые индикаторы реализации Стратегии, которые приведены в приложении N 6 (например, общая численность кадров должна составить 189,8 тыс. чел. к 2036 году, к 2050 году – 199,7; производительность труда относительно 2023 года должна вырасти в 1,5 раза к 2036 году, и в 1,6 раз к 2050 году; объем выручки судоремонтных работ должен вырасти в 2 раза к 2036 году, и в 4 раза к 2050 году).

В качестве ключевых факторов реализации базового сценария в Стратегии отмечены:

- повышение производительности труда за счет внедрения передовых производственных технологий, прогрессивных методов организации труда, привлечения в судостроительную отрасль высококвалифицированных работников;
- сроки и масштаб глубокой модернизации и ликвидации дефицита построечных мест;
- освоение критичного судового комплектующего оборудования.