



2050 СОНАР

## ЧТО НАМ СТОИТ ФЛОТ ПОСТРОИТЬ

*Как России понадобился собственный торговый флот и во сколько обойдётся его строительство.*

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)

[expert@sonar2050.org](mailto:expert@sonar2050.org)





[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



Автор доклада — руководитель направления политэкономических исследований Лизан Иван Юрьевич. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org). Страница автора: [www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan](http://www.sonar2050.org/authors/ivan-lizan)



Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. E-mail: [uralov@sonar2050.org](mailto:uralov@sonar2050.org)



Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto:lizan@sonar2050.org)



«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»



Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12



Директор — Боков Василий Сергеевич. E-mail: [vb@sonar2050.org](mailto:vb@sonar2050.org)

## Оглавление

Введение .....	4
Мировое гражданское судостроение .....	6
Гражданское судостроение в России .....	10
Общее состояние отрасли .....	10
Проблемы отрасли .....	16
Судовое комплектующее оборудование .....	16
Судоремонт.....	18
Новый гражданский флот .....	19
Выводы.....	23

## Введение

Для российского гражданского судостроения минувший 2022 год стал, как и для отечественного гражданского авиастроения<sup>1</sup>, годом смены парадигм развития.

**Во-первых, отечественной торговле, где львиная доля экспорта приходится на углеводороды (газ, нефть и нефтепродукты), уголь, руды и металлы с зерновыми и масличными, срочно пришлось перестраиваться.** То, что ранее можно было вывезти в Европу по трубопроводному транспорту или железной дороге, срочно пришлось грузить на корабли и отправлять в Азию, описывая длинную дугу вокруг Евразии. Но вместе с потерей трубопроводных поставок спешно пришлось замещать крупнотоннажный морской флот — в угольной отрасли доступность крупнотоннажных судов упала к третьему кварталу 2022 года до 30 % от докризисного уровня, поскольку 70 % крупнотоннажного флота находится в собственности компаний Европы, США, Канады, Японии и Сингапура.

**Во-вторых, изменилась логистика.** ЕС запретил заход в свои порты для судов под российским флагом. Российские судозаходы в порты ЕС упали в третьем квартале 2022 года в десять раз, а в порты США и Великобритании полностью прекратились сразу после начала СВО. При этом активизируется<sup>2</sup> сообщение с новыми основными торговыми партнёрами: резко выросли, перевалив за 1 тыс., судозаходы в порты Турции, и на 17 % увеличилась частота заходов в Китай. В третьем квартале 2022 года количество заходов судов под российским флагом в порты ЕС составило 107 против 1 042 в третьем квартале 2021 года.

Кроме того, из-за санкций из России ушли мировые гиганты контейнерных перевозок — датская компания Moller-Maersk, швейцарско-итальянская Mediterranean Shipping Company, французская CMA CGM, японская Ocean Network Express, немецкая Hapag-Lloyd и тайваньская Yang Ming, на которые совокупно приходится свыше 65 % мирового рынка морских контейнерных перевозок. Европейские порты Роттердам и Антверпен прекратили перевалку российских грузов из Китая. Теперь возить товары приходится без захода в порты Евросоюза. Из-за контейнерного бойкота оказалось<sup>3</sup> заблокировано до 50 % товаров, идущих на импорт в Россию, и до 60 % российского экспорта. Для сравнения: у отечественной FESCO (Дальневосточное морское пароходство) — около 20 контейнеровозов, а у Maersk — 750 кораблей.

**В-третьих, донельзя осложнились грузоперевозки.** Российский морской регистр судоходства исключён<sup>4</sup> из Международной ассоциации классификационных обществ<sup>5</sup>, сами общества прекратили сотрудничество, ряд стран ввели запреты на заходы российских судов в свои порты, иностранные страховщики в одностороннем порядке отказались от предоставления страхового покрытия для российских судов, а система международного перестрахования для нас больше недоступна. Последнее потребовало увеличения перестраховочной ёмкости Российской национальной перестраховочной компании в 10 раз — до 750 млрд рублей, а также создания Евразийской перестраховочной компании<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Смена парадигм развития. Как российский авиапром 30 лет ходил по кругу. // «Сонар-2050». 2023. 26 мая. URL: <https://www.sonar2050.org/publications/smena-paradigm-razvitiya/>

<sup>2</sup> Суда не ходи, туда ходи. Российский торговый флот переориентируется на восток. // «Коммерсант». 2022. 24 октября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5632156>

<sup>3</sup> В России критически не хватает флота. Из-за санкций будущее морских контейнерных перевозок оказалось под угрозой. // Морские вести России. 2022. Май. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/95648/>

<sup>4</sup> Морское страхование без англосаксов. // Морские вести России. 2023. 13 февраля. URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/101005/>

<sup>5</sup> Стали известны результаты рассмотрения апелляции об исключении РС из МАКО. // Судостроение.инфо. 2023. 12 января. URL: <https://sudostroenie.info/novosti/38307.html>

<sup>6</sup> В ЕАЭС решили создать страховщика внешней торговли: поможет ли это поставкам в условиях санкций. // Ведомости. 2022. 29 августа. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2022/08/29/937980-eaes-strahovschika-torgovli>

Чёрное море стало зоной боевых действий с высокими рисками и возросшей стоимостью страховки. Наливные грузы — нефть и нефтепродукты — попали под действие сперва европейского эмбарго, а затем и потолка цен, вынуждавшего менять схемы по оплате фрахта и страхования.

Поэтому неудивительно, что уже к середине года оказалось, что российскому торговому флоту срочно понадобились суда для перевозки буквально всего: зерновых и масличных, нефти и нефтепродуктов, угля и руды. И сходу оказалось, что стапеля отечественных верфей загружены, а кораблей всё равно не хватает. Пришлось срочно выкручиваться. Нефтяники купили подержанные танкеры и, записав их на зарубежные компании, сформировали теневой флот из сотен кораблей, которые бороздят просторы мирового океана с подсанкционным чёрным золотом в трюмах. Аграрии стали в очередь на постройку сухогрузов, дожидаясь, когда их спроектируют, решая, кому, сколько и каких кораблей нужно. Отечественные контейнерные операторы стали закупать контейнеровозы в Китае, так как свои контейнеровозы в России не строят.

Россия — спустя 30 лет — вновь вынуждена создавать собственный торговый флот, а не надеяться на то, что кто-то будет возить её грузы. Но если до 2022 года создание собственного флота было вопросом экономики, то теперь — выживания.

**Поэтому стоит  
разобраться, как Россия дошла  
до жизни под чужим флагом,  
как дряхлели и возрождались  
российские верфи и что нам  
стоит флот построить.**

Сразу после распада СССР, в 1992 году, отечественными судами перевозилось 32 % внешнеторговых грузов, в 2019 году — последнем допандемийном, когда мировая торговля бодро росла и не гадала о грядущем спаде, — эта доля не превышала 1–2 %. Ежегодно Россия недополучает порядка 30 млрд долларов — их приходится уплачивать за фрахт судов, которые возят российские грузы, что эквивалентно EBITDA «национального достояния» — корпорации «Газпром» — за 2019 год. Тогда российские суда ходили по морям под странами «удобного флага», а 40 % мирового морского флота контролируют Греция, Япония и Китай. 23 % морских судов перевезли свыше 71 % всех грузов.

# Мировое гражданское судостроение

Судостроение в мировом разрезе точно так же подвержено кризисам, как и любые другие отрасли экономики. Примерно раз в 30–50 лет отрасль погружается в кризис, производство сокращается, а по выходу из кризиса происходит смена стран-лидеров. Особенно ярко данная тенденция выражена в гражданском судостроении, у военного судостроения своя специфика, которой автор коснётся лишь вскользь.

От военного судостроения зависят безопасность и обороноспособность страны, поэтому рыночная конъюнктура на него не оказывает влияния, так как верфи стабильно и ритмично финансирует государство, которое весьма терпимо к срыву сроков постройки и удорожанию кораблей — деваться военным, как правило, некуда.

Гражданское судостроение развивается в жестко конкурентной среде, обслуживает заказы бизнеса, что вынуждает оперативно внедрять новые технологии и снижать себестоимость производства, а также крайне зависит от конъюнктуры на товарных рынках и состояния мировой экономики (в кризис потребление природных ресурсов снижается, потребность в судах для перевозки грузов уменьшается, что автоматически приводит к снижению заказов на новые суда и простоя верфей).

---

*США и СССР были странами с развитым военным судостроением: по окончании Второй мировой войны и вплоть до конца Холодной войны две сверхдержавы постоянно наращивали потенциал военного судостроения, на пике выпуская<sup>7</sup> до 80 % военных судов в мире. Развитого гражданского судостроения ни у США, ни у СССР/России так и не появилось: гражданские суда для США производили их союзники по НАТО и вне НАТО (Япония, Южная Корея и страны Западной Европы), а для СССР — страны СЭВ и Финляндия.*

---

Распад СССР ничего не изменил — 90 % американского судостроения трудится на обеспечение потребностей ВМФ, доля гражданского судостроения минимальна. Единственная рыночная ниша, где американские гражданские верфи чувствовали себя более-менее уверенно, — производство круизных судов, которые стали мало кому интересны сразу же после начала пандемии. «Большая шестёрка» американских верфей обслуживает исключительно ВМФ.

Совместить в одной стране производство судов для торгового и военно-морского флота крайне сложно, пожалуй, единственные исключения в современном мире — Китай и Япония. Южная Корея как ещё один мировой флагман судостроения производит гражданские суда в силу той специализации, которая была задана ещё в 1970-х военной диктатурой, ориентировавшейся на США и статус основного союзника вне НАТО.

Развить гражданское (не говоря уже о военном) судостроение сложно, для этого требуется совпадение нескольких факторов:

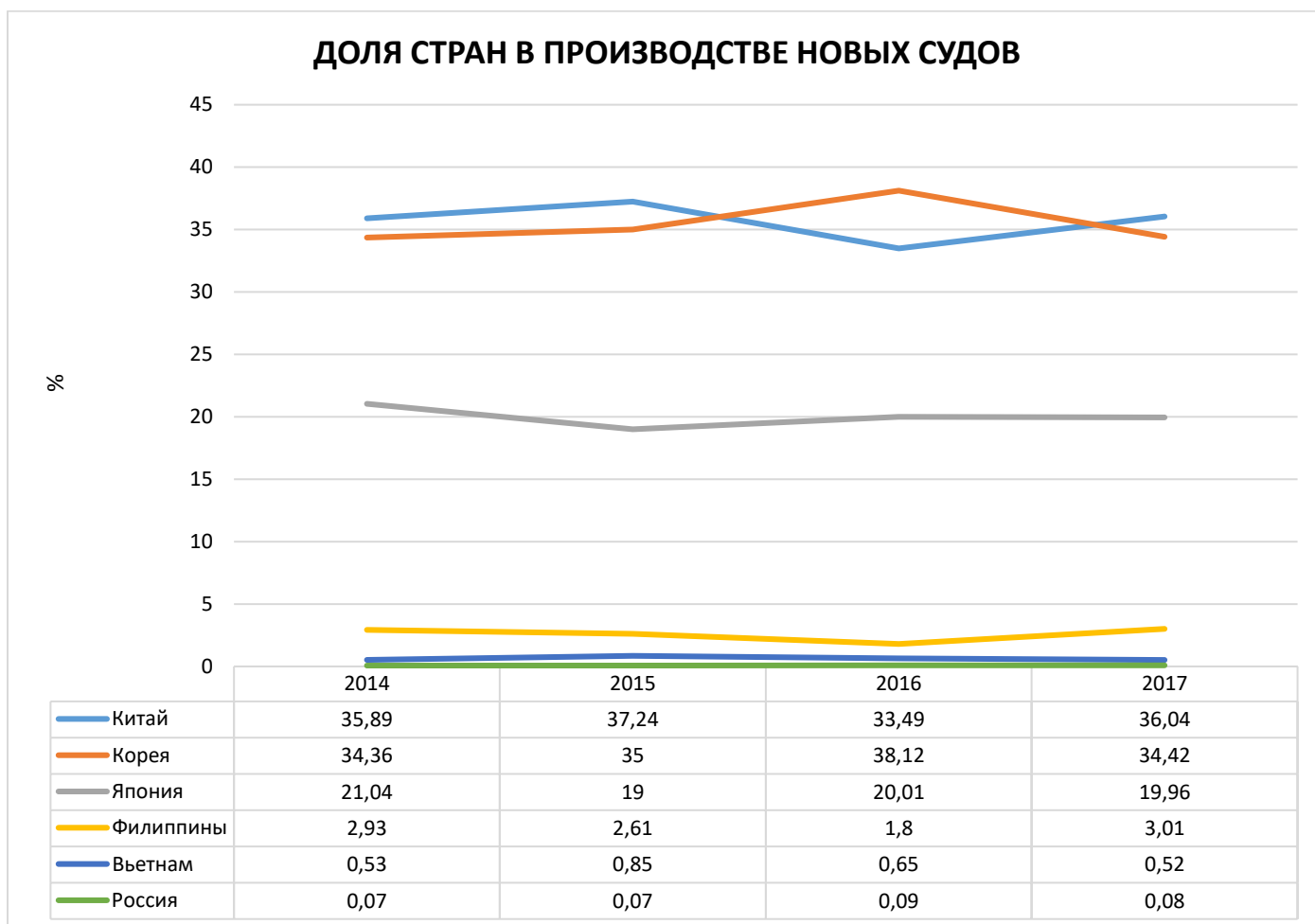
- Наличие развитой металлургии и верфей, консолидированных машиностроительных и приборостроительных компаний, квалифицированных инженеров и конструкторов, а также недорогой рабочей силы либо высоких показателей роботизации.
- Доступного рынка сбыта для судов (либо ёмкого внутреннего рынка, которому необходим импорт ресурсов и экспорт товаров с высокой добавленной стоимостью, либо же наличия ресурсной базы для экспорта сырья судами).
- Понимание законов функционирования мирового рынка судостроения либо наличия политической воли для обхода данных законов.

**Удержаться на рынке ещё сложнее: страны Евросоюза выбили из первой десятки мировых кораблестроительных держав, а Япония за 30 лет — с 1970-х по 2000-е — опустилась с первого места в**

---

<sup>7</sup> Судостроение России: горизонты развития. Доклад экспертного совета председателя военно-промышленной комиссии при правительстве России. 2013. // Instrategy.ru. URL: <https://www.instrategy.ru/pdf/249.pdf>

мировом кораблестроительном табеле о рангах до третьей позиции, пропустив вперёд Южную Корею и Китай, которые ведут борьбу за первое место.



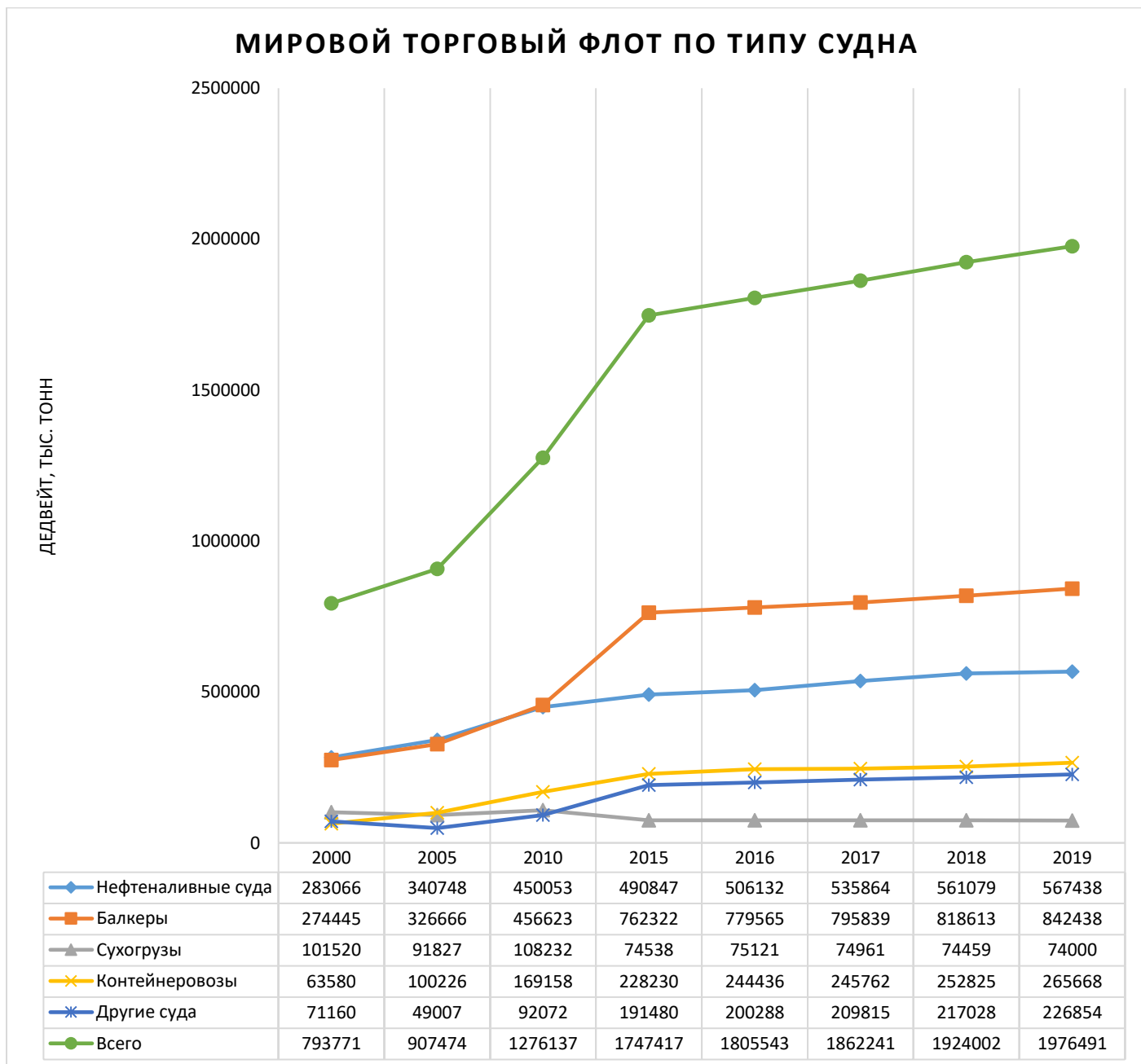
Источник: ЮНКТАД.

Как видно из данных ЮНКТАД, в топ-5 по строительству новых судов входят исключительно азиатские государства.

В 2018 году на топ-5 стран приходилось почти 94 % мирового судостроения — остальные страны сражались за оставшиеся после азиатских судостроителей 5 % рынка. Россия входит в топ-20, занимая по итогам 2018 года 17-ю строчку в рейтинге, пропуская вперёд массу стран, включая почти все страны ЕС с выходом к морю (кроме Польши, Греции и Нидерландов).

Также стоит учесть, что Китай и Япония лидируют в производстве сухогрузов (включая балкеры как их разновидность для импорта сырья насыпью), наливных судов, а также контейнеровозов (ключевое судно для экспорта продукции с высокой добавленной стоимостью). Южная Корея специализируется на выпуске газовозов, нефтяных танкеров (контролирует половину мирового производства данных кораблей), контейнеровозов, платформ, специальных кораблей для глубоководного бурения и осваивает производство круизных лайнеров. Наступают южнокорейские производители на пятки своим норвежским и финским конкурентам, осваивая производство круизных лайнеров. Однако Европа сохраняет лидерство в производстве технически сложных и дорогих судов, тех же круизных лайнеров — плавучих городов стоимостью свыше 1 млрд долларов за судно.

На долю балкеров, нефтяных танкеров и контейнеровозов приходится порядка 80 % ежегодных регистровых тонн новых кораблей, они же доминируют в суммарном дедвейте (сумма переменных грузов судна, включая сам груз, топливо, масло, воду, продовольствие и т. д.), занимая долю в 85 %.



Источник: ЮНКТАД.

Как видно из графика, с 2000 года количество судов мире возросло практически по всем категориям, кроме сухогрузов, особенно заметен рост балкеров и нефтеналивных судов — Китаю с 2000 года требовалось всё больше сырья и энергии.

Однако количество новых судов, закладываемых на верфях, снижается, падает количество активных верфей: в 2017 году оно, по сравнению с 2007 годом, снизилось на 59 % — темпы роста тоннажа флота значительно превышают рост морских перевозок. В 2018 году в мире существовало около 590 верфей общей производственной мощностью около 45 млн компенсированных брутто-регистровых тонн, однако заказы получили лишь 150 верфей, их средняя загрузка снизилась до 46 %, а на 10 ведущих верфей приходится 57 % всех заказов. 290 из 590 верфей в 2018 году не получили ни одного заказа.



---

*Проще говоря, мировое судостроение находится в предкризисном состоянии из-за замедления темпов роста мировой экономики, производство всё сильнее концентрируется в странах Юго-Восточной Азии, где за счёт автоматизации и эффекта масштаба удаётся снизить издержки, выигрывая в конкуренции с любыми иными мировыми производителями. По итогам 2018 года загрузка корейских верфей составила 80 %, китайских — 38 %, а японских — 27 %, европейские верфи были загружены на 55 %, а средний показатель загрузки верфей в остальных странах мира — 15 %. Растущая автоматизация производства увеличивает эффективность верфи, снижает издержки и увеличивает производительность предприятия, что, с учётом избытка предложений на рынке судостроения, оборачивается ещё более сильной концентрацией производства на 10 ведущих верфях мира.*

---

Ещё одна особенность современного судостроения — флотами владеют банки, так как лизинг стал основным инструментом продажи корабля. Крупнейшие флоты мира принадлежат европейским банкам: норвежскому DNB, шведскому Nordea и французскому BNP Paribas. Не отстаёт и китайский финансовый капитал.

На китайские банки, в частности ICBC, China Minsheng Banking Corp., Bank of Communications и China Merchants Bank, приходится около четверти мирового сектора финансирования судоходной отрасли, который она оценивает в 200 млрд долларов в год, т. е. в 50 млрд долларов.

Трёх крупнейшим лизинговым компаниям Китая — ICBC Financial Leasing, Minsheng Financial Leasing и Bank of Communications Financial Leasing — принадлежит более 800 судов стоимостью 23,6 млрд долларов. Стоимость флота ICBC выросла с 600 млн долларов в 2009 году до 10 млрд долларов в 2017 году. У Minsheng Financial Leasing с 2014 года выросла вдвое и достигла 6 млрд долларов (более 300 кораблей).

**Проще говоря, без развитого банковского сектора создать национальный флот невозможно.**

В то же время в гражданском сегменте мирового судостроения видны следующие тенденции развития.

**Во-первых, растёт тоннаж новых судов и углубляется их специализация:** крупные и узкоспециализированные суда обходятся дешевле в эксплуатации, позволяют перевозить больше груза, что снижает стоимость его доставки, особенно в таких чувствительных категориях, как руды (половина их стоимости для конечного покупателя — стоимость доставки).

**Во-вторых, внедряются «зелёные» технологии:** топливо с пониженным содержанием серы, суда, использующие в качестве топлива СПГ или метанол. Любой из трёх способов «озеленения» кораблей — переход на новое топливо, установка каталитических нейтрализаторов или использование низкосернистого мазута и дистиллята — неизбежно приведёт к удорожанию как новых судов, так и роста операционных издержек судовладельцев. Экология в судостроении может стать таким же инструментом нерыночной конкурентной борьбы, как и стандарты «Евро» в автопроме, которые позволяют ЕС закрывать свои дороги для грузовиков из Китая и иных стран мира, не успевающих за внедрением разрабатываемых в Евросоюзе стандартов.

**В-третьих, судостроение становится более технологичным:** в производстве используется 3D-печать, верфи автоматизируются и роботизируются (степень автоматизации южнокорейских верфей составляет 70 %, а китайских — 25–30 %), что позволяет снижать себестоимость кораблей, предпринимаются попытки использования композитных материалов, интегрированной электрической тяги и проектирования безбалластных судов.

**В-четвёртых, есть тенденция к цифровизации** как судна, так и среды вокруг него и даже операционной деятельности в судоходстве.

Россия же находится вдалеке от данных технологических трендов, однако пытается заимствовать передовой мировой опыт для развития собственного судостроения.

# Гражданское судостроение в России

## Общее состояние отрасли

Российское судостроение сформировалось в 1960–1970-х годах, но в 1990-х из-за распада СССР осталось без украинских крупнотоннажных верфей, но смогло в 2014 году вернуть крымские судостроительные и судоремонтные заводы.

Из-за ряда управленческих ошибок в 1970–1980-х годах и разрухи в 1990-х российское судостроение пропустило сразу три технологические революции, которые позволили азиатским странам занять доминирующие позиции на мировом гражданском судостроительном рынке.

**Во-первых, в 1970–1977 годах появились большие горизонтальные построочные места и тяжёлое крановое оборудование**, которые позволили осуществить переход к строительству судов крупными блоками по 500–800 тонн. Данную технологию внедрила Япония, что позволило ускорить строительство и снизить себестоимость.

**Во-вторых, развитие микроэлектроники и переход к CAD-проектированию в середине 1990-х позволили отказаться от плоскостного проектирования и создавать трёхмерные модели будущих судов**, что значительно упростило проектирование и облегчило сбор кораблей. CAD-проектирование вывело Францию, Великобританию и США в лидеры производства ПО для судостроения.

**В-третьих, дальнейший рост вычислительных мощностей компьютерной техники и совершенствование среды проектирования сделали возможным проектировать и производить суда блоками с полным насыщением трубопроводами и иными коммуникациями**, что позволило, начиная с 2000 года перейти к строительству судов блоками весом по 2–3 тыс. тонн и полукорпусами до 10 тыс. тонн.

---

*Всё это изменило философию производства, а также стало стимулом для модернизации существующих верфей и строительства новых уже под блочную сборку судов, которые были спроектированы в 3D. Как следствие, выросла производительность труда, сократились издержки, снизилась себестоимость, но только у тех стран и верфей, где прошла цифровая революция.*

*Отечественные верфи<sup>8</sup> остановились в своём развитии на уровне конца 1970-х — начала 1980-х годов, а в 1990-х — середине 2000-х, оставшись без заказов и внимания со стороны чиновников, потеряли часть производственных мощностей из-за морального и физического устаревания оборудования. Дополнительно ситуацию усугубил распад производственных цепочек и неконсолидированность предприятий в рамках вертикально-интегрированных компаний.*

---

В этом разрозненном состоянии российское судостроение пребывало до 2007 года, когда государство стало объединять судостроительные предприятия в ОСК — Объединённую судостроительную корпорацию. ОСК стала системным интегратором отрасли, в том же году была принята Стратегия развития российского судостроения.

ОСК контролирует 80 % производственных мощностей отрасли и от 60 до 80 % доли рынка в стоимостном выражении. Частные верфи — это «Звезда», «Ак-Барс» и «Калашников».

Драйверами для развития судостроения на начальном этапе стали:

1. Обеспечение потребностей ВМФ.

---

<sup>8</sup> Судостроительные заводы России. // «Сделано у нас». 2013. URL: <https://sdelanounas.ru/blogs/29365/>

2. Строительство судов ледового плавания и специализированной техники для освоения Арктического шельфа.

Ключевой же мерой господдержки судостроения с 2008 года стало предоставление российским транспортным компаниям и пароходствам субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам для судов, построенных в России. Мера поддержки оказалась явно недостаточной — количество судов во всех флотах (морской, речной и озёрный) продолжило стареть и сокращаться, да и в 2008 году началась первая волна мирового финансово-экономического кризиса, проблемы были с исполнением гособоронзаказа.

Наличие морских судов (на конец года, штук)							
	2005	2010	2015	2016	2017	2020	2021
<b>Всего</b>	<b>3574</b>	<b>2779</b>	<b>2760</b>	<b>2744</b>	<b>2718</b>	<b>2733</b>	<b>2704</b>
<b>в том числе:</b>							
нефтеналивные	310	311	430	410	407	389	385
наливные прочие	20	22	18	19	18	17	17
нефтенавалочные и нефтерудовозы	44	32	24	19	18	9	7
рудовозы и навалочные	31	20	13	13	12	4	4
для генеральных грузов	811	620	533	516	505	552	560
грузопассажирские	9	9	13	15	15	8	9
контейнерные, баржевозы, доковые	13	8	10	10	10	12	13
рыбопромысловые базы и рыботранспортные суда	84	38	26	24	22	20	21
рыболовные	1455	932	843	838	820	836	825
пассажирские и пассажирские бескоечные	51	47	42	41	39	38	38
суда обеспечения, обслуживающие суда	27	36	42	43	49	46	42
буксиры	272	312	338	361	370	372	360
земснаряды	16	16	14	18	17	16	18
ледоколы	26	34	31	33	33	35	33
научно-исследовательские	77	73	75	76	74	63	62
прочие	328	269	308	308	309	316	310

Источник: Росстат.

К 2011 году степень износа основных фондов на верфях достигла 50–60 %, а темпы обновления основных фондов не превышали 11 %. В 2012 году приняли программу развития судостроения на 2013–2030 годы (в 2019 году стратегию обновили<sup>9</sup> с прицелом на 2035 год), которую планировалось реализовать в три этапа, корректировать её пришлось практически сразу же. В 2013 году в ОСК сменилось руководство — корпорацию раскритиковали за неэффективность, срыв сроков, а также отсутствие успехов в сфере гражданского судостроения.

В 2014 году Россия попала под санкции, рубль пришлось девальвировать, что автоматически привело к удорожанию кораблей из-за обилия импортных комплектующих. Заодно пришлось экстренно начинать импортозамещение — суда остались без силовых установок, которые отказалась поставлять Украина.

*Спрос на суда оказался нестабильным, а сроки строительства регулярно срывали, финансовые показатели судостроительных компаний стали похожими на синусоиду и колеблются из года в год из-за возросшей себестоимости судов — почти за 30 лет с распада СССР очень сильно пострадало производство*

<sup>9</sup> Утверждена Стратегия развития судостроительной промышленности до 2035 года. // Правительство России. 2019. 29 октября. URL: <http://government.ru/docs/38218/>

судового комплектующего оборудования, из-за чего верфи зачастую производят корпуса, а внутреннее оснащение судна приходится импортировать.

К 2018 году, по словам<sup>10</sup> главы ОСК Алексея Рахманова, зависимость военного судостроения от импортных поставок была близка к нулю, а в гражданском судостроении колеблется до 30 до 70 % в зависимости от судна. При этом газовых турбин большой мощности — «сердец» для крупных военных кораблей — в России всё ещё не производят (до 2014 года их поставляла Украина). Поэтому независимость военного флота от иностранных поставок в сегменте двигателей далась ценой отказа от строительства крупных кораблей, а не замещением оборудования силами собственной промышленности.

<b>Возрастная структура морских судов (на конец года, в % к итогу)</b>						
	2005	2010	2015	2016	2017	2021
<b>Суда</b>						
до 5	3,1	4,8	8,6	8,2	7,9	8,5
6–10	3,6	3,4	5,6	6,4	6,2	6,4
11–15	14,1	2,4	3,9	4,3	5,0	6
16–20	23,7	12,7	5,3	4,2	4,8	6,1
21–25	22,0	26,0	17,7	14,7	11,8	6,4
26–30	17,4	22,0	24,5	24,7	24,1	14,4
более 30	16,1	28,7	34,4	37,5	40,2	52,2
<b>Нефтеналивные суда</b>						
до 5	10,6	9,0	19,3	18,8	18,7	7,8
6–10	4,5	8,7	8,6	9,5	11,1	17,1
11–15	8,1	2,6	5,2	6,8	8,1	9,9
16–20	18,7	9,3	5,1	3,7	4,4	9,3
21–25	21,0	18,6	15,3	13,2	11,1	7,8
26–30	21,0	23,2	17,9	18,0	15,7	13,8
более 30	16,1	28,6	28,6	30,0	31,0	34,3
<b>Суда для генеральных грузов</b>						
до 5	1,3	4,2	5,1	4,8	4,8	13,6
6–10	3,6	2,4	5,9	5,4	5,3	3,9
11–15	12,7	1,6	3,6	4,8	5,3	6,1
16–20	21,7	12,3	6,6	4,7	5,7	6,2
21–25	22,9	27,7	17,8	15,7	11,1	6,4
26–30	18,6	22,6	25,9	25,6	25,0	12,9
более 30	19,2	29,2	35,1	39,0	42,8	50,9
<b>Грузопассажирские, пассажирские и пассажирские бескоачные суда</b>						
до 5	-	-	16,4	14,3	18,5	23,4
6–10	3,3	-	3,6	8,9	11,1	10,7
11–15	16,7	1,8	3,6	1,8	1,9	—
16–20	33,3	16,0	3,6	5,4	1,9	2,1
21–25	26,7	28,6	12,8	8,9	7,4	2,1
26–30	10,0	28,6	21,8	21,4	22,2	8,5
более 30	10,0	25,0	38,2	39,3	37,0	53,2

Источник: Росстат.

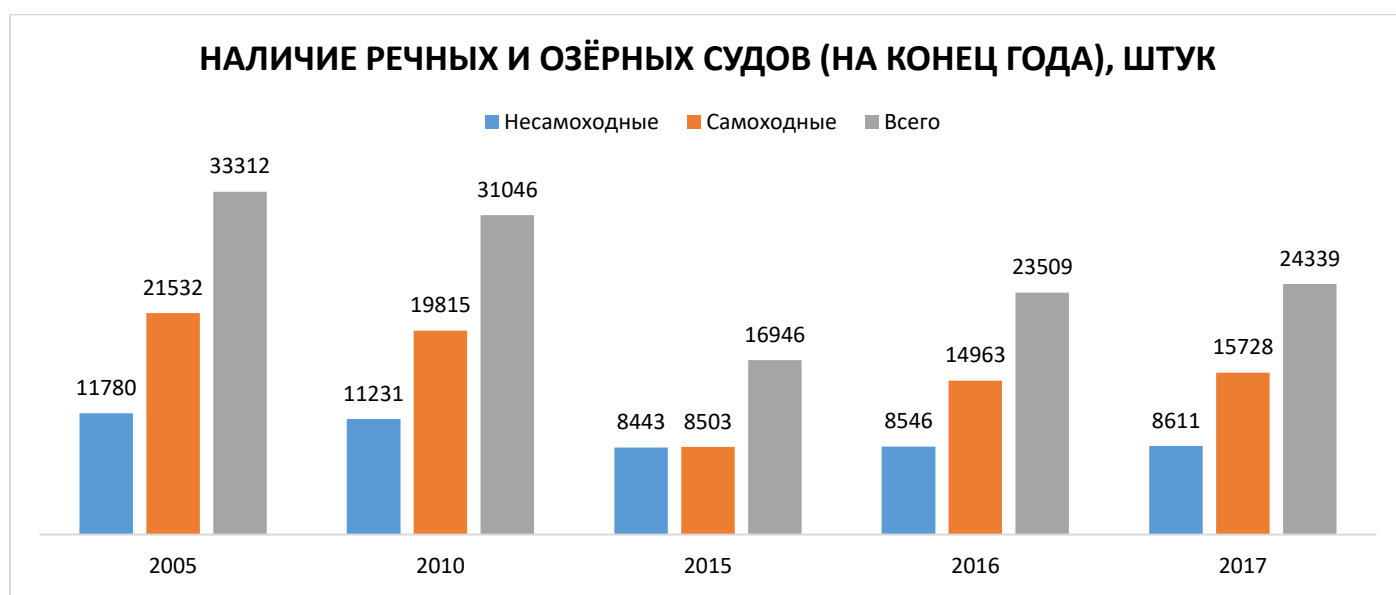
Как видно из таблицы, российский морской флот стар: лишь 20,9 % (в 2017 году было 19 %) отечественных кораблей моложе 15 лет, возраст 52,2 % российских судов перевалил за 30 лет. Самые

<sup>10</sup> Большое плавание. // «Эксперт.ру». 2018. 15 января. URL: <https://expert.ru/expert/2018/03/bolshoe-plavanie/>

молодые — нефтеналивные суда, доля кораблей возрастом до 15 лет к 2017 году выросла до 37,9 %, остальные требуют замены. Наиболее печальная ситуация с судами для перевозки генеральных грузов — кораблей возрастом до 15 лет всего 23,6% (в 2017 году их было 15,8 %). Явный прогресс заметен в сегменте грузопассажирских и пассажирских судов: доля таких судов в возрасте до 15 лет составляет 34,5 %. Средний возраст рыболовных судов в России превышает 30 лет.

### Однако ситуация с морскими судами — лишь полбеда.

Куда хуже обстоит дело с речным и озёрным флотом. Имевшиеся в 1980 году 48 000 судов со средним возрастом 14,9 года в 1990 году превратились в 44 654 судна средним возрастом 18,9 года, в 2000 году — в 32 334 судна возрастом 24,5 года, в марте 2015 года — в 22 740 судов возрастом 33,2 года. Фактически за 35 лет судов стало вдвое меньше, а их средний возраст стал вдвое больше. При этом в 2000-х годах списание достигало 800–1 000 судов в год.



Источник: Росстат.

Наиболее драматическим оказалось сокращение сухогрузов: к 2017 году их численность снизилась на 1 250 шт. с 20 120 шт. в 2005 году. Почти в два раза сократилась численность буксиров — с 8 529 до 4 258 шт. за 12 лет, с 2005 по 2017 годы. На этом фоне снижение количества пассажирских с грузопассажирских судов на 209 шт. с 1 957 в 2005 году до 1 748 шт. в 2017 году выглядит незначительным колебанием.

Возрастная структура речных и озёрных судов, на конец года, в % к итогу			
	2019	2020	2021
<b>Пассажирские и грузопассажирские суда, всего</b>			
до 5	9,5	10,2	11,3
6–10	12,8	12,2	12,6
11–15	11,0	11,8	12,3
16–20	4,8	5,3	5,8
21–25	4,0	3,9	4,0
26–30	7,5	6,0	4,5
более 30	50,4	50,7	49,4
<b>Сухогрузные грузовые суда, всего</b>			
до 5	0,7	0,6	0,8
6–10	1,5	1,9	0,9

11–15	0,4	0,4	1,7
16–20	0,9	1,0	1,1
21–25	0,4	0,4	0,4
26–30	3,9	2,3	1,5
более 30	92,2	93,2	93,7
<b>Наливные грузовые суда, всего</b>			
до 5	1,8	1,0	0,7
6–10	1,2	2,2	2,5
11–15	0,3	0,5	0,5
16–20	0,0	0,0	0,2
21–25	0,7	0,5	0,4
26–30	3,7	2,9	1,8
более 30	92,3	92,8	93,9

*Источник: Росстат.*

Всего 23,6 % пассажирских и грузопассажирских речных и озёрных судов в России — 20 лет, доля таковых сухогрузов и вовсе ничтожна — 5,4 %, а доля наливных грузовых судов в возрасте до 20 лет колеблется, как сказали бы социологи, на уровне статистической погрешности в 2,3 %.

*Речной и озёрный флот, в отличие от морских судов, нельзя заказать на иностранных верфях или купить в подержанном виде — подходящие для России речные суда в мире не строят в принципе. Речное судоходство на реках Севера, Сибири и Дальнего Востока зачастую не имеет альтернативы — к середине XX века речной флот обеспечивал 20–25 % перевозок грузов в те регионы страны, куда невыгодно тянуть железную дорогу. К 2017 году средний возраст речных судов достиг 40 лет, а утилизации подлежат свыше 8,8 тыс. судов транспортного флота.*

*Деградацию речного флота удалось замедлить в 2011–2014 годах, когда заработал закон о поддержке судоходства и судостроения. С 2000 по 2015 годы было построено около 2,5 тыс. судов и катеров всех видов, что позволило несколько замедлить темпы убыли флота.*

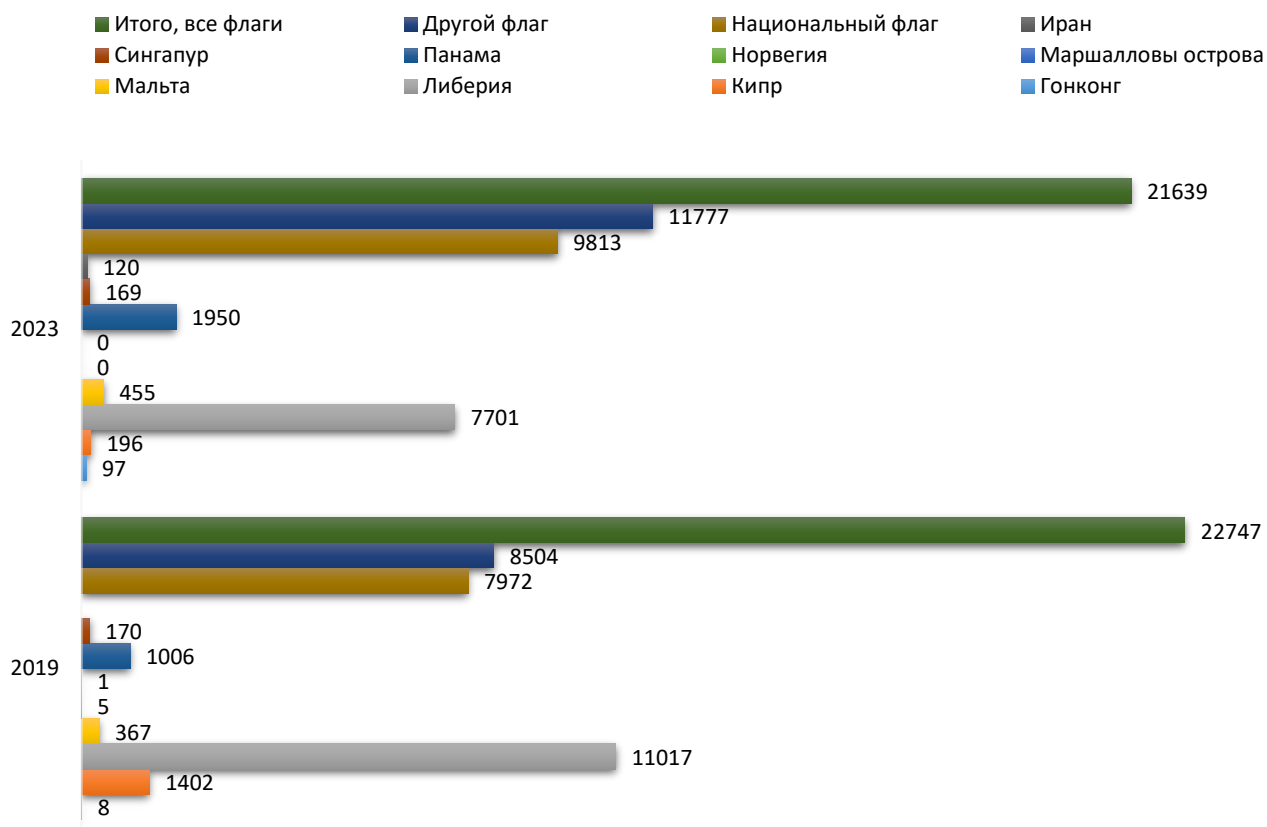
Для поддержки речного судостроения с 2011 года государство освободило речные верфи от уплаты ряда налогов, таможенных пошлин на импортное оборудование, которое не производится в России, стало компенсировать 2/3 процентной ставки по кредиту, если судно построено для российской компании на российской верфи.

В 2017 году ввели дополнительную меру поддержки — аналог распространённого в гражданской сфере trade-in — утилизационный грант: государство возмещает 15 % стоимости нового пассажирского судна и 10 % стоимости остальных судов при утилизации старых кораблей. При этом утилизируемое судно должно быть зарегистрировано в России, последние пять лет ходить под российским флагом, а новый корабль должен быть построен в РФ.

*Тем не менее средний возраст волжских судов — 40 лет. Чтобы заменить хотя бы половину из подлежащих утилизации 8,8 тыс. речных судов, потребуются темпы строительства в 342 судна в год при текущих 89.*

Отдельный вопрос, который представляет интерес, — регистрация российских судов в странах «удобного флага». Ситуация, при которой отечественный «Совкомфлот» регистрирует суда в Либерии, во многом похожа на превращение «Аэрофлота» в «Бермудфлот» (самолёты были зарегистрированы на Бермудах). Как и с самолётами, проблемой оказалось отсутствие в России развитых финансовых инструментов — лизинга и страхования, которых в СССР просто не было в силу плановой экономики.

### ТОРГОВЫЙ ФЛОТ СТРАН МИРА, БЕНЕФИЦИАРНЫМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ РОССИЯ, ДЕДВЕЙТ, ТЫС. ТОНН



Первым судовладельцем, без участия «Ингосстраха» разместившим в 1990 году страхование своего флота непосредственно в Ллойде и в клубах взаимного страхования, стало АКП «Совкомфлот», уникальное для того времени коммерческое предприятие, созданное Министерством морского флота СССР для внебюджетного приобретения судов за счёт кредитов иностранных банков и работы на международном фрахтовом рынке. До определённого момента иностранные банки соглашались предоставлять кредиты под гарантии Минморфлота СССР, т. е. фактически государства. Но с конца 80-х годов банки стали требовать в качестве обеспечения возврата предоставляемых кредитов оформление залога на приобретаемые суда в свою пользу.

Это потребовало, в свою очередь, регистрации таких судов в странах «удобного флага» (в основе правовой системы таких стран лежит английское право) и такого страхового покрытия для передаваемых в залог судов, которое гарантировало бы кредиторам полное возмещение убытков в случае аварий с такими судами, их длительного вывода из коммерческой эксплуатации, претензий третьих лиц и так далее.

## Проблемы отрасли

У отечественного гражданского судостроения — несколько фундаментальных проблем.

**Первая — утрата предприятий по производству судового комплектующего оборудования (СКО), или, проще говоря, деградация от судостроения к корпусостроению, а доля корпуса не превышает 20 % от стоимости судна.** К 2022 году, спустя восемь лет с момента введения первых санкций, отечественное судостроение сохраняло зависимость от иностранных поставщиков практически по всем ключевым сегментам оборудования и комплектующих. И если по итогам 2021 года проседание объёмов выпуска судостроительной продукции в денежном измерении составило 5 %, то по итогам 2022 года — 20 %.

**Вторая — неспособность построить все необходимые стране корабли, то есть нехватка специалистов и современных верфей, что приводит к срыву сроков и увеличению смет.** Дальневосточная «Звезда» остаётся единственным в России предприятием, которое способно производить крупные суда, например танкеры Aframax дедвейтом в 136,7 тыс. тонн.

Поэтому ни один из планов по импортозамещению и строительству флота полностью не был выполнен — пока это непосильная задача для верфей.

А теперь перейдём к предметному рассмотрению проблем.

### Судовое комплектующее оборудование

Проблемы с производством СКО возникли вследствие глубокого кризиса 1990-х — 2000-х. Если верфи как крупные предприятия власти хоть как-то поддерживали, то производители СКО остались без денег, то есть заказов, и поддержки. Как следствие — банкротство и физическое исчезновение предприятий. Плюс прогресс не стоял на месте, а после 2014 года ещё и поставки с Украины прекратились, что особенно больно ударило по поставкам корабельных турбин.

**Вопрос с оборудованием стоит разбить на две части: производство приборов и самого оборудования.**

За восстановление производства морских приборов власти взялись лишь к 2020 году. В апреле 2020 года четыре крупнейших предприятия морского судостроения объединили в Корпорацию морского приборостроения (КМП).

За оборудованием взялись примерно тогда же.

С началом СВО вопрос с СКО стал ребром. В рамках федерального проекта<sup>11</sup> «Стимулирование спроса на отечественную продукцию судостроительной промышленности», который входит в государственную программу «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», к концу августа 2022 года было принято решение о выделении 7 млрд рублей на разработку СКО. Изначально предполагалось создать эскизные проекты по 40 типам СКО, что позволит достроить в ближайшие годы свыше 100 различных судов общей стоимостью свыше 500 млрд рублей.

К маю 2023 года сумма, выделяемая федеральным правительством СКО, выросла<sup>12</sup> вдвое — до 14 млрд рублей, а затем и вовсе до 18 млрд рублей. Власти обещают закрыть до 80 % затрат на разработку, создание и внедрение оборудования, закупку комплектующих изделий, аренду технологического оборудования и имущества, необходимого для реализации проектов.

---

<sup>11</sup> Общие сведения о государственной программе. // Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». 2021. URL: <https://www.sudprom2030.ru/about>

<sup>12</sup> На создание оборудования для гражданских судов направят 14 млрд рублей. // Медиа Палуба. 2023. 2 мая. URL: <https://paluba.media/news/48818>



Главным центром производства СКО должен стать Санкт-Петербург, где планируют создать<sup>13</sup> специализированный кластер. Там же в марте 2023 года китайский производитель судовых систем Hansun (Хансун) открыл свой филиал. Компания производит инсинераторы, оборудование водоподготовки, сточные системы, системы переработки отходов, очистки льяльных вод, обработки балластных вод и другое оборудование, которое широко используется на российских кораблях. Хансун планирует<sup>14</sup> наладить производство СКО на базе одного из питерских технопарков.

Ещё один, пусть и весьма специфический, но немаловажный аспект — оборудование в портах, в частности системы управления движением судов (СУДС). Первым портом с отечественной СУДС производства Sitronics Group станет порт Сочи.

Однако первое оборудование<sup>15</sup> — 64-го типа — выпустят не раньше 2025 года, так как только 5 июня завершился приём заявок от 36 проектировщиков и производителей.

### Доля отечественного производства и спрос на пропульсивные системы и их составляющие в России

Наименование оборудования	Доля отечественной продукции, %		Спрос на оборудование, в год	
	2021	2024	Единиц, комплектов	Млн рублей
Системы электродвижения	10	40	19	4800
Механические ВРК	10	30	98	4214
Электрические ВРК	5	20	19	3800
Системы управления пропульсивными <sup>16</sup> комплексами	20	25	117	2925
Вспомогательные двигатели	10	25	350	2600
Главные судовые двигатели	5	15	160	1800
<b>Всего</b>				<b>20139</b>

Данные — Минпромторг, источник — журнал «Морской флот»<sup>17</sup>.

Вполне естественно, что с учётом необходимости догонять и импортозамещать отечественное СКО обходится дороже импортного, особенно китайского, так как от европейского Россия отрезана в силу санкций. При этом в Китае, как утверждает<sup>18</sup> глава ОСК Алексей Рахманов, размер поддержки производителей СКО от государства составляет не менее 30 %, а большие объёмы производства, стимулируемые активным строительством новых судов, позволяют выпускать СКО крупными партиями, сокращая производственные издержки. Поэтому глава ОСК выступает за повышение импортной таможенной пошлины на китайское СКО с текущих 10–15 % до размера, который позволил бы защитить отечественных производителей СКО. Однако решения по данному вопросу пока не приняли. Скорее всего, пошлины введут лишь после 2025 года, когда станет понятно, кто, что, в каком количестве и в какие сроки может произвести в самой России. А пока же в

<sup>13</sup> В Санкт-Петербурге сформируют кластер поставщиков судового оборудования. // Медиа Палуба. 2023. 23 января. URL: <https://paluba.media/news/42722>

<sup>14</sup> Китайский производитель судовых систем Hansun открыл филиал в Санкт-Петербурге. // Медиа Палуба. 2023. 24 марта. URL: <https://paluba.media/news/46451>

<sup>15</sup> Мантуров рассказал, когда выпустят импортозамещённое судовое оборудование. // Прайм. 2023. 20 июня. URL: [https://1prime.ru/industry\\_and\\_energy/20230620/840887462.html](https://1prime.ru/industry_and_energy/20230620/840887462.html)

<sup>16</sup> **Пропульсивный комплекс (ПК) представляет собой гидромеханическую систему, состоящую из корпуса судна и пропульсивной установки, где энергия рабочего тела превращается в упор, который сообщает движение корпусу судна. Состоит из корпуса судна, головного движителя, редуктора или главной передачи, вального привода и движителя.** Подробнее – на сайте Neftegaz.RU: <https://neftgaz.ru/tech-library/sudovoe-oborudovanie/142385-propulsivnaya-sistema-ili-ustanovka-ru/?ysclid=ljiefvhxs6197403445>

<sup>17</sup> Журнал «Морской флот». 2023. 2-й выпуск. 9 стр.

<sup>18</sup> Алексей Рахманов объяснил, почему отечественное судовое оборудование стоит дороже европейского и китайского. // Медиа Палуба. 2023. 9 июня. URL: <https://paluba.media/news/50651>

России острый дефицит всех видов СКО<sup>19</sup> — собственно судового (погрузочного, швартовочно-буксировочного и т. д.), аварийно-спасательного, навигационного, а также современных систем позиционирования и связи, не говоря уже о двигателях, которые закупались в Германии, Финляндии и Великобритании.

## Судоремонт

Ещё одна проблема, требующая решения, — ремонт кораблей.

Ещё в июле 2022 года Всероссийская ассоциация рыбопромышленников жаловалась, что после 24 февраля верфи и порты Норвегии, Финляндии, Польши и Прибалтики стали отказывать российским судам в ремонте и обслуживании. В этих странах обслуживалось 2/3 российского флота Северного и Западного бассейнов. Под ограничения попали 400 рыболовных судов, которые были построены на иностранных верфях, где их традиционно и обслуживали. Плюс только в Норвегии незаконно<sup>20</sup> удерживают шесть российских рыбопромысловых кораблей.

Пятый санкционный пакет запрещает судам под российским флагом заходить в порты ЕС, но рыба — продукт питания, для них сделаны исключения. Однако судам разрешают лишь выгрузить рыбу, а в ремонте и обслуживании отказывают. Европейский бизнес настолько опасается привлечения к ответственности со стороны как своих национальных правительств, так и со стороны евробюрократии, что предпочитает перестраховываться. А это оборачивается расширительным толкованием санкций.

Строительство судна на европейской/скандинавской верфи, казавшееся лучшим решением с финансовой и технологической точек зрения, обернулось зависимостью от этих же верфей, где эти суда ремонтировали. Теперь эту зависимость используют для нанесения экономического ущерба России. Эта же зависимость привела к деградации отечественного судостроения.

Теперь в судоремонте придётся учиться делать всё самостоятельно.

---

*У судоремонта и судостроения разные философии. Если при строительстве судна верфь снижает издержки по мере перехода от головного к серийному производству, то судоремонт — история об оптимизации параметров при индивидуальном подходе к каждому судну. Отличительная черта судоремонта — обилие ручного труда, отсутствие ритмичной загрузки производства и желание судовладельца сэкономить на всём без исключения.*

---

Как следствие — судовладельцев ждут дополнительные расходы на ремонт, сроки которого увеличатся в силу отсутствия мощностей, кадров и запчастей. Соответственно, применительно к рыбопромысловому флоту увеличение сроков ремонта приведёт к постепенному росту стоимости рыбы и консервов — все издержки будут перекладываться на конечных потребителей.

Судостроителям и предприятиям — поставщикам различных узлов (их свыше 150) для судов предстоит решить целый букет вопросов — от создания мощностей до обратной инженерии иностранных изделий для их последующего выпуска в России.

Чиновникам же предстоит наконец-то создать экономические условия для ремонта судов в России. Правительство — Минпромторг и Минфин — прорабатывают вопрос об освобождении от НДС ремонта гражданских судов с сентября прошлого года. Условием обнуления налога станет инвестирование предприятиями не менее 20 % выручки в собственное развитие в течение семи лет. Вице-премьер Мантуров надеется на «компромиссное решение», а глава Минфина Антон Силуанов наверняка не выходит из привычной

---

<sup>19</sup> Чем и как дышит судостроение России: взгляд со стороны. // Корабел.ру. 2023. 21 июня. URL: <https://dzen.ru/a/ZJK9Spu3YjSaPGRs>

<sup>20</sup> На некоторых верфях Норвегии начался ремонт российских судов. // ТАСС. 2023. 9 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17978051>

для него роли руководителя «зажим-конторы». И пока два министерства спорили, было потеряно драгоценное время — закон об обнулении НДС вступил<sup>21</sup> в силу лишь с 1 июля 2023 года.

Заодно хорошо бы найти деньги и поставщиков для замены плавучих судоремонтных доков (в России их не производят), чей средний возраст по России перевалил за 40 лет. Отдельная беда — кадры. Средний возраст работника по отрасли превышает 50 лет, учебных заведений, готовящих кадры по судоремонту, нет, в южных регионах дефицит кадров перекрывался за счёт специалистов с Украины. Попытки представителей отрасли добиться от властей открытия судоремонтных факультетов в колледжах к успеху не привели: под них не нашлось бюджетного финансирования.

В общем, восстанавливать судоремонтную промышленность в России предстоит с десяток лет. И это без учёта того, что в Азовском море, ставшем внутренним морем России с началом СВО, предстоит восстановить Азовский судоремонтный завод (АРСЗ) в порту Мариуполя<sup>22</sup>, который и до СВО был единственным судоремонтным заводом, способным ремонтировать суда водоизмещением свыше 15 тыс. тонн. Завод минимально пострадал от боевых действий, но сильно обветшал за 30 лет и лишился многих цехов, в частности литейного.

Сложившаяся ситуация вынуждает быстро организовывать судоремонт в России, в частности в Мурманске, несмотря на все прежние удобства ремонта в Норвегии. Мурманский морской порт, к слову, в октябре 2022 года был национализирован<sup>23</sup>, и попытки оспорить национализацию успехом не увенчались<sup>24</sup>.

## Новый гражданский флот

Очевидно, что воссоздание собственного флота имеет принципиальное значение для России, и от того, как быстро он будет воссоздан, зависит устойчивость России к санкциям, а также скорость, с которой будет компенсирована потеря рынков недружественных стран.

В апреле 2023 года Минпромторг сообщил<sup>25</sup>, что министерство скорректировало план строительства судов до 2035 года, всего к этому сроку в России планируется построить 985 судов. В перспективном плане строительства — 60 крупнотоннажных судов и 93 среднетоннажных. В 2022 году, по данным Минпромторга России, было сдано заказчикам 76 гражданских судов. В текущем 2023 году отечественные верфи планируют сдать около 100 судов: 51 водоизмещением свыше 100 тонн, 59 — меньше 100 тонн.

При этом флот необходим разнопрофильный — танкерный, балкерный (в том числе зерновозы), а также рыболовный — и разных классов.

- **Наилучшим образом пока обстоит дело с танкерным флотом.** По оценкам консалтингового агентства Rystad, России для перевозки нефти нужно 240 танкеров, в прошлом году были закуплены 103 б/у танкера возрастом 12–15 лет, которые были бы списаны, если бы не Россия.
- **Для Арктики потребуются семь контейнеровозов усиленного ледового класса Arc вместимостью 3 000 TEU.** Строить их будут очень долго в силу отсутствия отечественного СКО — завершение работ по

<sup>21</sup> Путин подписал закон об обнулении НДС для судоремонтных заводов. // «Ведомости». 26 июня. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2023/06/26/982301-putin-zakon-ob-obnulenii-nds-dlya-sudoremontnih-zavodov>

<sup>22</sup> Как враги России спасли своей последовательностью Азовский судоремонтный завод. // «Украина.ру». 2023. 21 марта. URL: <https://ukraina.ru/20230321/1044304791.html>

<sup>23</sup> Мурманский рыбный порт национализирован из-за наличия иностранного инвестора. // ТАСС. 2022. 12 октября. URL: <https://tass.ru/ekonomika/16037299>

<sup>24</sup> Суд оставил в силе решение по национализации порта в Мурманске. // РБК. 2023. 1 июня. URL: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/01/06/2023/64788f249a7947dfecc8d587>

<sup>25</sup> Около 100 отечественных судов планируют сдать в 2023 году. // ТАСС. 2023. 31 мая. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17889103>

строительству ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker-7 для морских портов Северо-Западного (Балтийского) бассейна из-за санкций перенесено<sup>26</sup> с конца 2024 года на 2028 год.

- **Минсельхоз оценивает потребность в зерновозах** в 61 судно: 27 кораблей грузоподъёмностью 40 тыс. тонн и 34 — на 60 тыс. тонн. Только Объединённой зерновой компании необходимо 14 сухогрузов. Но у ОСК оценки другие — 80 зерновозов водоизмещением 25, 40 и 60 тыс. тонн.
- Российское энергетическое агентство оценило потребность экспортёров угля в 79 судах класса Panamax (дедвейт — 52,5 тыс. тонн) и 13 единицах класса Capesize (дедвейт — 170 тыс. тонн) к 2030 году. Если их не будет, то экспорт российского угля к 2030 году упадет на 64 млн тонн, или 30 %, к уровню 2021 года.
- **Всего Минпромторг оценивает потребность в судах балкерного флота в 126 единиц**, в том числе 48 крупнотоннажных сухогрузов. Дополнительно к ним потребуется 98 судов класса Handymax (дедвейт — 40–50 тыс. тонн) и Panamax.
- **Росрыболовство**, в свою очередь, отмечает, что верфи в 2023 году планируют сдать 19 судов<sup>27</sup> — больше, чем за все предыдущие годы, начиная с 2009 года, вместе взятые. С начала реализации механизма инвестквот в 2019 году по 2022 год построены десять судов, за десять лет до этого — только пять.
- **Для транспортного коридора «Север–Юг» потребуется<sup>28</sup> строительство 21 контейнеровоза вместимостью 530 контейнеров каждый.** Суда уже законтрактованы, строить их будут на верфях Астраханской области. Два судна планируют сдать в 2024 году, ещё два — в 2025 году. ОСК обещает<sup>29</sup>, что суда будут укомплектованы российским оборудованием, главными энергетическими установками и пропульсивным комплексом. Там же, в Астраханской области, будут строить дноуглубительные суда.
- **Серьёзно планируют обновить пассажирский флот.** До 2035 года планируется<sup>30</sup> сдать 175 пассажирских кораблей. В частности, на конец августа 2023 года запланирована<sup>31</sup> сдача строящегося с 2016 года для Мостурфлота четырёхпалубного лайнера «Пётр Великий» класса «река–море». Плюс темпами по 10–15 судов планируют выпускать пассажирские корабли для перевозок на короткие расстояния «Соталия». Первое судно уже возит пассажиров в Нижнем Новгороде.

За прошлые десять лет выпустили 100 судов (из законтрактованных 157 кораблей), а в ближайшие пять лет планируется построить около 260 судов общей стоимостью свыше 231 млрд рублей, из которых 136 млрд рублей выделят из ФНБ.

Из 260 судов, которые собираются построить в ближайшую пятилетку, 119 судов грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота (необходимы для судоходных рек), один плавдок, пять крупнотоннажных и пять буксирных судов, 20 барж.

<sup>26</sup> Минтранс сообщил о переносе на четыре года завершения строительства Icebreaker-7. // ТАСС. 2023. 9 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17969429>

<sup>27</sup> Суда сдаются как в последний раз. Власти ожидают рекордного пополнения рыбопромыслового флота. // «Коммерсант». 2023. 22 февраля. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5840884>

<sup>28</sup> В России до 2027 года построят более 20 контейнеровозов для Каспия. // ТАСС. 2023. 27 марта. URL: <https://tass.ru/ekonomika/17378787>

<sup>29</sup> Глава ОСК заявил, что контейнеровозы «река–море» будут независимы от импортных частей. // ТАСС. 2023. 16 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18044603>

<sup>30</sup> Мантуров сообщил о планах сдать до 2035 года более 170 отечественных пассажирских судов. // ТАСС. 2023. 20 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18071379>

<sup>31</sup> ОСК планирует завершить основное строительство лайнера «Пётр Великий» до 28 августа. // ТАСС. 2023. 20 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18066195>

- **Понадобится<sup>32</sup> и речной флот — до 2035 года потребность в соответствующих судах оценивается в свыше 500 единиц.** Однако в данном случае Россия будет строить суда не одна — свой речной флот планирует<sup>33</sup> на российских верфях возродить и Белоруссия.

#### **А теперь, собственно, о проблемах.**

**Во-первых, под новый флот нужны деньги.** Свой танкерный флот, по оценке главы ВТБ Андрея Костина, обойдётся примерно в 16,2 млрд долларов. 14 морских балкеров-зерновозов для ОЗК дедвейтом 40 тыс. тонн в б/у виде обойдутся примерно в 0,4–0,5 млрд долларов. Все необходимые 27 сухогрузов дедвейтом 40 тыс. тонн — в 0,8–1 млрд долларов. Оставшиеся 34 балкера по 60 тыс. тонн вряд ли обойдутся дешевле 1,5–2,0 млрд долларов. Сколько денег нужно под сухогрузы для экспорта угля — неизвестно.

Итого только денег на танкеры и балкеры под зерно нужно, по верхней оценке, 19,3 млрд долларов.

---

*Важный момент: как и в случае с гражданской авиацией, важнейшими инструментами по стимулированию спроса на новые суда будут деньги ФНБ и льготный лизинг. Коммерческим, туристическим или рыболовным компаниям предлагаются привлекательные финансовые условия для лизинга судов. Ключевые условия<sup>34</sup> — это «нулевой» аванс, льготная ставка от 2,93% до 7,6%, в зависимости от типа судна, срок лизинга — до 25 лет.*

---

**Во-вторых, если танкеры, в том числе ледового класса, в России благодаря корейцам и китайцам научились строить на дальневосточной «Звезде», то строительство многих других типов судов различного класса ещё предстоит освоить.** В частности, морские балкеры-зерновозы в России не строили, поэтому первое судно спустят на воду не ранее 2026 года. Проектирование балкера грузоподъёмностью 90 тыс. тонн находится на завершающем этапе. На основе этого судна в дальнейшем на трёх площадках планируется производить суда грузоподъёмностью 90, 60 и 40 тыс. тонн.

Аналогичная история — с контейнеровозами класса «река–море».

## **Багаевский гидроузел — «расшивка» узких мест Дона и МТК «Север–Юг»**

К 2025 году в Ростовской области планируют завершить строительство Багаевского гидроузла на реке Дон. Работы над гидроузлом начали в 2018 году, закончить планировали в 2020 году. Первоначальная смета выросла с 22 до 35,8 млрд рублей.

Задачи у гидроузла простые:

- увеличить глубину Дона на протяжении 85 км до четырёх метров, что позволит безопасно проводить по реке крупнотоннажный флот;
- улучшить экологическую обстановку на реке за счёт экономии 3,5 км<sup>3</sup> воды за навигационный период, которые останутся в Цимлянском водохранилище, а не уйдут из него в Азовское море;
- повысить пропускную способность реки с 12 до 19 млн тонн грузов.

Объём экспортных перевозок по МТК «Север–Юг» планируется к 2025 году удвоить, а к 2030 году — утроить. К 2030 году он вырастет до 14,6 млн тонн в базовом сценарии и до 24,7 млн тонн — в оптимистичном.

---

<sup>32</sup> Потребности речного флота в России до 2035 года оцениваются более чем в 500 новых судов. // Корабел.ру. 2023. 21 июня. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/potrebности\\_rechnogo\\_flota\\_v\\_rossii\\_do\\_2035\\_goda\\_ocenivayutsya\\_boleem\\_chem\\_v\\_500\\_novyh\\_sudov.html](https://www.korabel.ru/news/comments/potrebности_rechnogo_flota_v_rossii_do_2035_goda_ocenivayutsya_boleem_chem_v_500_novyh_sudov.html)

<sup>33</sup> Белоруссия планирует строить речные суда в России. // Корабел.ру. 2023. 26 июня. URL: <https://dzen.ru/a/ZJmNDG5ZDn0I7czQ>

<sup>34</sup> Россия вкладывается в судостроение по-крупному. // «Взгляд». 2023. 18 июня. URL: <https://vz.ru/economy/2023/6/18/1216976.html>

### В-третьих, потребуется модернизация верфей<sup>35</sup>.

Огромная проблема — техническое состояние отечественных верфей, как морских, так и речных. Для их модернизации потребуется<sup>36</sup> от 400 до 500 (если не больше) млрд рублей. В частности, как указывает глава ОСК, для строительства крупнотоннажных балкеров потребуется обновить грузоподъемные механизмы и передаточные баржи на верфях.

Пока, как отмечал автор, единственной верфью России, которая способна строить крупнотоннажные корабли, является дальневосточная «Звезда», однако все её мощности пока не задействованы — полностью сдать в эксплуатацию верфь планируют к концу 2024 года. Тогда верфь сможет перерабатывать до 330 тыс. тонн стали в год.

---

*Однако ОСК планирует<sup>37</sup> модернизировать «Северную верфь» в Санкт-Петербурге и использовать сухой док на севере Севастополя для производства крупнотоннажного флота. Кроме того, рассматривается вариант строительства такого флота в сухом доке на северной стороне Севастополя.*

*При этом необходимо понимать, что к 2035 году Минпромторг прогнозирует строительство 985 кораблей (первоначально планировал построить большее 1 100 судов), из которых лишь 93 будут среднетоннажными, а 60 — крупнотоннажными, что в сумме составляет 16 % от всего запланированного объема. Вряд ли корабли смогут сдавать в месяц по одному средне- и крупнотоннажному судну.*

---



Источник: ЮНКТАД.

Мощностей на отечественных верфях должно хватить, по крайней мере, так считает глава Минпромторга Денис Мантуров. Руководство ОСК в лице Алексея Рахманова и вовсе считает нецелесообразным строительство

---

<sup>35</sup> Потребность России в крупнотоннажных балкерах оценили в 80 судов. // ТАСС. 2023. 20 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18066189>

<sup>36</sup> Минпромторг: Модернизация российских верфей потребует до 500 млрд рублей. // ВЭФ. 2022. 7 сентября. URL: <https://rg.ru/2022/09/07/reg-dfo/minpromtorg-modernizacii-rossijskih-verfej-potrebuuet-do-500-mlrd-rublej.html>

<sup>37</sup> ОСК планирует развивать крупнотоннажное строительство в Санкт-Петербурге и Севастополе. // ТАСС. 2022. 15 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/14917357>

в России новых верфей — под них нет готовых специалистов, поэтому запуск новых верфей обернётся дефицитом кадров на существующих.

**В то же время корпорации уже сейчас активно заказывают суда на иностранных верфях.** В частности, «Новатэк» получит<sup>38</sup> в 2024 году с дальневосточной «Звезды» пять газозовов, ещё два–три корабля корпорация заказала за рубежом. FESCO за счёт собственных средств купила<sup>39</sup> шесть новых судов за 19,6 млрд рублей в КНР, ещё два контейнеровоза компания купила на вторичном рынке и намерена приобрести дополнительные терминалы в европейской части России.

**В целом государство не против<sup>40</sup> закупок судов за границей, и даже согласно субсидировать закупки в силу острой потребности в кораблях.**

В общем, создание собственного морского торгового флота — удовольствие недешёвое, но оно того явно стоит.

---

*При этом необходимо понимать, что вопрос с СКО имеет принципиальное значение — без его импортозамещения невозможно строительство судов, а срыв сроков вместе с недостаточным объёмом производства неизбежно обернётся задержками на верфях.*

---

## Выводы

С началом СВО Россия оказалась в тройной — воздушной, наземной и морской — блокаде со стороны недружественных стран. Запрету на въезд на таможенную территорию ЕС для грузового автомобильного транспорта на белорусских и российских номерах в СМИ уделили много внимания, равно как и прекращению авиасообщения. А вот морская блокада осталась фактически во многом неотрефлексированной. Хотя на самом деле она является беспрецедентной: ведущие морские контейнерные операторы, которые заинтересованы в объёмах, деньгах и отсутствии конкуренции, ушли с российского рынка, хотя преспокойно возили советские грузы в 1980-х, когда СССР столкнулся с острым дефицитом портовых мощностей.

К концу 1980-х советский морской флот по дефакту вышел на одно из первых мест в мире и достиг показателя в 22 млн тонн. Эта гигантская машина приносила 2,5 млрд долларов ежегодной выручки, гарантировала безопасность государству, как в части перевозки товаров, так и при проведении морских операций, включая доставку грузов на Кубу во время «Карибского кризиса», заодно обеспечивая сотни тысяч человек работой.

Но с распадом СССР Москва отдала почти половину своего торгового флота и портов. Вместе с флотом и береговой инфраструктурой перешли в собственность новых независимых государств без какой-либо компенсации советские морские пароходства: Латвийское морское пароходство, Эстонское морское пароходство, Литовское морское пароходство, Черноморское морское пароходство, Азовское морское пароходство, Советское дунайское пароходство, Каспийское морское пароходство, Аральское морское пароходство. Это нанесло России громадный ущерб, лишив транспортной безопасности.

В России остались Балтийское морское пароходство (БМП) и Дальневосточное морское пароходство. До наших дней дожило лишь Дальневосточное, которое теперь нам известно как компания FESCO, частью акций которого после вынесения обвинительных приговоров братьям Магомедовым владеет государство. Теперь

---

<sup>38</sup> Судовой верфь «Звезда» передаст «Новатэку» пять газозовов в 2024 году. // ТАСС. 2023. 20 июня. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18070573>

<sup>39</sup> FESCO купила шесть новых судов в Китае почти за \$20 млрд. // РБК. 2023. 19 апреля. URL: <https://www.rbc.ru/business/19/04/2023/643ebb8f9a79474f56a25072>

<sup>40</sup> Государство подфрахтовалось от дефицита. Компании могут получить субсидии на покупку и лизинг судов. // «Коммерсант». 2022. 10 ноября. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5653917>

FESCO является единственным национальным контейнерным оператором с собственным флотом (если не считать «Норникель», чьи суда используются для северного завоза).

Оставшиеся за пределами России морские пароходства, особенно Азовское и Черноморское, быстро прекратили своё существование.

Теперь Россия, как и в случае с гражданским авиапромом, оказалась в ситуации, когда ей нужен собственный флот. Но если гражданское авиастроение является вотчиной дуополии Boeing и Airbus, что делает безальтернативной собственную разработку пассажирских самолётов, в чём России никто не поможет, то с судами всё несколько проще.

Во-первых, в России их умеют строить, пусть и не всех типов и часто с сильными задержками и превышением смет.

Во-вторых, у ЕС, США и их союзников нет монополии на строительство гражданских кораблей всех типов — они в этом плане уже давно перестали быть лидерами (за исключением Южной Кореи, но у неё осторожный подход к санкциям против России). Поэтому возможность купить флот у России есть.

А флот нужен:

- танкерный — для перевозки нефти;
- газовозный — для перевозки СПГ, закупки которого, в отличие от трубопроводного газа, не подверглись дискриминации и ограничениям, в том числе физическим, в силу уничтожения инфраструктуры;
- балкерный — для экспорта зерна и угля;
- пассажирский — для внутренних перевозок по рекам и внутреннему Азовскому морю;
- дноуглубительный — для развития судоходства с 11-месячной навигацией по реке Дон как части логистического коридора «Север-Юг»;
- контейнерный — для компенсации ухода контейнерных операторов и перестройки логистики с Китаем с учётом недоступности европейских портов.

Флот, который находится в ведении крупных корпораций (газовозы — у «Новатэка», танкеры — у «Роснефти», контейнеровозы — у FESCO), развивается силами самих корпораций: кое-что (как газовозы у «Новатэка») строится в России, но в остальном — особенно это касается танкеров и контейнеровозов — закупается за пределами России или на вторичном рынке. Примечательно, что первыми корпорациями, которые всерьёз озаботились собственным флотом, стали «Роснефть», «Совкомфлот» и «Новатэк» — первая строила дальневосточную верфь «Звезда», вторая и третья стали основными заказчиками её продукции.

А вот флот из балкеров — особенно для перевозки зерна и угля — оказался вне поля зрения государства и экспортёров данной продукции. Как следствие — перед верфями никто не ставил задач по освоению его производства, равно как и для контейнеровозов, которые были не нужны в силу работы в России международных операторов.

Теперь стране остро нужны балкеры, которые десятками готова закупать Объединённая зерновая компания, и контейнеровозы для Каспийского моря. Но приходится ждать, пока их спроектируют и воплотят в металле. А пока государство, осознав острый дефицит судов, готово субсидировать их закупки за рубежом.

Тем не менее без работы отечественные верфи не останутся — заказами они обеспечены на добрый десяток лет, но без модернизации они вовремя не управятся. Благо эта модернизация идёт. Отдельный и весьма болезненный вопрос — обеспечение флота судовым комплектующим оборудованием, без освоения производства которого верфи будут заниматься, скорее, корпусостроением, чем выпуском полноценного флота.

Именно от СКО — скорости освоения производства всего необходимого оборудования и возможностей производить его в срок и в достаточных количествах — зависит будущее отечественного флота. Но на восстановление его производства уйдёт, с учётом того, что ранее в полном объёме не исполнялась ни одна программа в сфере судостроения, куда больше времени, чем декларируют чиновники. Следовательно, в



ближайшие лет 10 главным инструментом развития крупнотоннажного флота будет покупка готовых кораблей на вторичном рынке или их заказ на азиатских верфях.

И, судя по санкциям и перестройке логистики, перед властями рано или поздно вновь встанет вопрос о необходимости воссоздания морских пароходств, пусть называться они теперь могут как угодно, порой не имея смысловой связи со своими советскими предками, как в случае с FESCO (бывшим Дальневосточным морским пароходством), но в данном случае важны не шашечки, а возможность ехать.

# 2050 СОНАР

Союз  
Россия  
Беларусь  
Фабрика смыслов  
Нарратив  
Кооперация  
Интеграция  
Политэкономика  
Идентичность  
Будущее  
Прогноз  
Анализ  
Оборонеспособность  
Наука и техника  
Промышленность  
Культура  
Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

