

Я.Н. Оргусар

---

## СУДОСТРОЕНИЕ В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

---

**Аннотация.** Статья описывает текущее состояние отрасли судостроения в России и обозначает возможные пути ее развития. В процессе исследования выявлены основные проблемы, с которыми сталкиваются российские судостроительные предприятия, такие как устаревшее оборудование, нехватка квалифицированных специалистов и недостаточная конкурентоспособность судостроительных предприятий на мировом рынке. Автор предлагает ряд мероприятий, которые могут способствовать улучшению ситуации в отрасли, включая модернизацию производственных мощностей, обучение персонала и развитие сотрудничества с зарубежными партнерами. Делается вывод о необходимости активных действий со стороны государства и бизнеса для поддержания и развития судостроительной промышленности в России.

*Ключевые слова:* судостроение, производство, государственная поддержка, конкурентоспособность.

Ya.N. Orgusar

---

## SHIPBUILDING IN RUSSIA: PROBLEMS AND DEVELOPMENT PROSPECTS

---

**Abstract.** The article describes the current state of the shipbuilding industry in Russia, identifies possible ways of its development, presents the main problems faced by the Russian shipbuilding enterprises, such as outdated equipment, lack of qualified specialists and insufficient competitiveness in the global market. The author suggests a number of measures that can contribute to improving the situation in the industry, including the modernization of production facilities, staff training and the development of cooperation with foreign partners. It is concluded that active actions on the part of the state and business are necessary to maintain and develop the shipbuilding industry in Russia.

*Keywords:* shipbuilding, industry, production, government support, competitiveness.

Судостроение в Российской Федерации играет ключевую роль в развитии различных отраслей экономики, включая оборонно-промышленный комплекс, региональную экономику, научно-технологическое развитие. Судостроительная промышленность, являясь отраслью машиностроения, способствует подъему экономики страны, придавая ей инновационный

характер. Развитие судостроения помогает создавать современные верфи, высокотехнологичные суда, в том числе скоростные суда для использования на морских и внутренних линиях. Основные цели включают в себя обновление рыбопромыслового и рекреационного флота, а также снижение зависимости от внешних факторов<sup>1</sup>. Судостроение также имеет стратегическое зна-

---

<sup>1</sup> Развитие судостроительной отрасли в РФ в 2023 году: спрос превышает предложение // Деловой профиль. 2023. 10 октября. URL: <https://delprof.ru/press-center/open-analytics/razvitie-sudostroitelnoy-otrasli-v-rf-v-2023-godu-spros-prevyshaet-predlozhenie/?ysclid=lyj65sfgg3988602213> (дата обращения: 27.04.2024).

**Оргусар Яков Николаевич**

аспирант, Российский новый университет, Москва. Сфера научных интересов: логистика, морские перевозки, судостроение, северный завоз. Автор трех опубликованных научных работ. ORCID: 0000-0003-3394-0317, SPIN-код: 9227-0821, AuthorID: 1246028.

Электронный адрес: todzicassidy69@gmail.com

чение для исследования Мирового океана, обеспечивая государственный заказ на научно-исследовательские суда<sup>1</sup>. В целом судостроение в России способствует развитию экономики, науки, технологий и оборонной промышленности.

Судостроение в России проходит через настоящую революцию, вызванную инновационными технологиями [1]. Современные судоверфи используют передовые методы проектирования и строительства для соответствия требованиям индустрии 4.0.

Для текущего этапа развития российского судостроения характерны и проблемы, которые требуют решения<sup>2</sup>. Например, отсутствие успешных прецедентов создания новых современных судостроительных мощностей «с нуля» в короткие сроки указывает на необходимость трансфера технологий в рамках отдельных небольших производств [2]. Для этого необходимо включение российских предприятий в международную кооперационную цепочку и создание совместных предприятий, что в условиях санкционных ограничений, введенных против РФ, затруднено.

Современные технологии стали неотъемлемой частью судостроения в России, открывая новые перспективы и возможности. Внедрение инноваций в судостроительной отрасли, создание современных верфей и сотрудничество с зарубежными партнерами дружественных стран помогут развитию российской экономики. Траектория развития российского судостроения зависит от многих факторов, таких как характеристика предприятий судостроительной промышленности, состояние военно-морского, гражданского, речного и рыболовного флота, оборонный заказ и другие<sup>3</sup>. В целом современное состояние российского судостроения характеризуется не только проблемами развития, но также и потенциалом роста благодаря внедрению инноваций и международному сотрудничеству.

За последние три года в российской судостроительной отрасли наблюдается значительный рост спроса на ее услуги: количество заказов выросло в 4,5 раза. В 2021 году российские верфи построили и передали заказчикам 89 судов, в том чис-

<sup>1</sup> Александров В. Судостроение – один из главных плацдармов подъема экономики России // Российская газета. 2016. 09 июня. URL: <https://rg.ru/2016/06/09/sudostroenie-odin-iz-glavnyh-placdamov-podema-ekonomiki-rossii.html> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>2</sup> Судостроительная промышленность России. Итоги 2019 года. Прогноз до 2025: Исследование // InfoLine: Информационное агентство. URL: <https://infoline.spb.ru/upload/iblock/637/63785572cb71ca069414f15f47a8773.pdf> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>3</sup> Современные технологии и перспективы развития судостроения в России // Экспериментальная судоверфь. URL: <https://www.s-verf.ru/information/sovremennye-tekhnologii-i-perspektivy-razvitiya-sudostroeniya-v-rossii> (дата обращения: 27.04.2024).

Судостроение в России:  
проблемы и перспективы развития

ле 50 для внутреннего водного транспорта и 39 – для класса RS. Однако в 2022 году количество судов, поставленных российскими верфями, сократилось. Отрасль сталкивается с рядом проблем, в том числе с высоким средним возрастом флота, сокращением количества судов и значительной долей судов иностранного производства в российском флоте. Российское правительство реализовало меры по поддержке отрасли, в том числе разработало стратегию развития судостроительной отрасли до 2035 года, направленную на снижение ее зависимости от внешних факторов. В соответствии со Стратегией развития судостроительной промышленности России к 2035 году планируется строительство 959 судов.

В Российской Федерации в настоящее время строятся следующие типы судов:

1) военные и гражданские суда. Российские судостроительные предприятия полностью обеспечивают строительство и ремонт военных судов;

2) рыбопромысловые суда, в том числе краболовы-процессоры<sup>1</sup>. Такие суда строятся на заводах «Окская судоверфь» и Онежском судостроительно-судоремонтном заводе для компаний «Русский краб» и «Норбео».

3) траулеры-процессоры проекта 170701<sup>2</sup>. Эти суда разработаны КБ «Нау-

тик Рус» и строятся по заказу Группы «НОРЕБО».

4) ледоколы, в том числе атомные<sup>3</sup>. Российский атомный ледокольный флот насчитывает семь судов, включая новые проекты 22220.

5) сухогрузы и танкеры класса «река-море». Для этих судов ведется разработка отечественных комплектующих, таких как винторулевые колонки.

6) пассажирские суда, в том числе экологичные. Примерами являются суда «Пётр Великий» и «Мустай Карим», разработанные по заказу Росморречфлота.

Таким образом, российская судостроительная отрасль активно развивается, наращивая производство различных типов судов, включая военные, рыбопромысловые, ледоколы, грузовые и пассажирские.

Анализ ключевых статистических данных о судостроении в России за период 2021–2023 гг. позволил сделать ряд выводов.

*Во-первых*, перспективный спрос российских судовладельцев на гражданские суда до 2035 года оценивается экспертами в 589 единиц общей стоимостью 1,36 трлн рублей<sup>4</sup>. В связи с санкциями судостроительная отрасль получила существенную государственную поддержку и новое направление развития – достижение независимости от импорта. В результате Россия

<sup>1</sup> Обзор промысловых судов, строящихся на российских верфях // Медиапалуба. 2022. 17 октября. URL: <https://paluba.media/news/36856> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>2</sup> Воловик К. Какие рыболовецкие суда сегодня строятся в России // Korabel.ru.2020. 05 февраля. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/kakie\\_ryboloveckie\\_suda\\_segodnya\\_stroyatsya\\_v\\_rossii.html](https://www.korabel.ru/news/comments/kakie_ryboloveckie_suda_segodnya_stroyatsya_v_rossii.html) (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>3</sup> Литова А. Россия активно обновляет свой флот: к 2035 году планируется построить более 1000 новых судов // Ведомости. 2022. 15 декабря. URL: [https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure\\_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyayet-flot](https://www.vedomosti.ru/industry/infrastructure_development/articles/2022/12/15/955368-rossiya-aktivno-obnovlyayet-flot) (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>4</sup> Костринский Г. Рынок гражданского судостроения до 2035 года оценили в 1,36 трлн рублей // Ведомости. 2024. 23 января. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2024/01/23/1016271-rinok-grazhdanskogo-sudostroeniya-do-2035-g-otsenili> (дата обращения: 27.04.2024).

планирует построить не менее 260 кораблей в период 2023–2027 гг.<sup>1</sup> Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) заключила контракт на поставку 50–70 судов в 2023 году, причем комплектующие для этих контрактов были закуплены до введения санкций<sup>2</sup>.

*Во-вторых*, в 2021 году на российских верфях было построено и передано 89 судов, в том числе 50 для внутренних водных путей и 39 – для судов класса RS. В 2022 году российские верфи сократили количество поставленных судов примерно на 20 %, но общий тоннаж значительно увеличился. Рынок гражданского судостроения в России продемонстрировал рост в 2022 году, при этом продажи судов увеличились на 6,1 % по сравнению с предыдущим годом<sup>3</sup>. В 2023 году российские верфи сдали в общей сложности 15 судов, в том числе 9 рыболовецких судов и 6 судов для ловли крабов<sup>4</sup>. В то же время в 2023 году в Россию было поставлено 90 гражданских судов, при этом все больше заказов поступают частным компаниям и распределяются по регионам<sup>5</sup>.

*В-третьих*, Индия заключила сделку с Россией о строительстве 24 грузовых

судов класса «река-море» для России к 2027 году<sup>6</sup>.

*В-четвертых*, существуют риски выполнения заказов на ремонтные работы. Например, к февралю 2022 года уровень ремонта рыболовецких судов в России был ограничен и составлял менее 15 %, что создавало риски для поставок продовольствия.

*В-пятых*, в 2024 году в судостроительной отрасли остро ощущается нехватка квалифицированных рабочих при зафиксированном высоком спросе на различные должности уже в 2023 году<sup>7</sup>.

Для достижения конкурентоспособности и успешного развития отрасли необходимо постоянное обновление и модернизация производственных процессов. В этом контексте внедрение опыта ведущих мировых стран в области судостроения становится ключевым фактором для успешного развития отрасли в России. Российская Федерация активно привлекает иностранных инвесторов и партнеров для совместного развития отрасли судостроения, что способствует созданию благоприятной среды для развития международного сотрудничества и обмена передовыми

<sup>1</sup> Russia plans to accelerate the domestic shipbuilding activities // The Motorship Marine Technology. 2024. January 18. URL: <https://www.motorship.com/general-news/russia-plans-to-accelerate-the-domestic-shipbuilding-activities/1490497.article> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>2</sup> Miller S. Russian Shipbuilding Takes a Big Hit – What’s Next? // WavellRoom. 2023. March 24. URL: <https://wavellroom.com/2023/03/24/russian-shipbuilding> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>3</sup> Гражданское судостроение (рынок России) // TADVISER. Государство. Бизнес. Технологии. URL: <https://clck.ru/3BsSga> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>4</sup> Орничева И. Российские верфи в 2023 году планируют сдать 15 рыбопромысловых судов – Минпромторг // Interfax. 2023. 11 сентября. URL: <https://www.interfax.ru/russia/921450> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>5</sup> Итоги российского судостроения за 2023 год // Медиапалуба. 2024. 9 января. URL: <https://paluba.media/news/66855> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>6</sup> India to Build 24 Cargo Ships for Russia // The Maritime Executive. 2023. November 3. URL: <https://maritime-executive.com/article/india-to-build-24-cargo-ships-for-russia> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>7</sup> «Дефицит кадров останется фундаментальной проблемой рынка труда в 2024» – итоги 2023 года в судостроительной отрасли страны // Медиапалуба. 2024. 02 февраля. URL: <https://paluba.media/news/69112> (дата обращения: 27.04.2024).

Судостроение в России:  
проблемы и перспективы развития

технологиями. Государственная поддержка и стимулирование инноваций также играют важную роль в этом процессе, что делает отрасль судостроения в России более конкурентоспособной на мировой арене.

В мировой судостроительной отрасли доминируют Китай, Южная Корея и Япония, на долю которых в совокупности приходится 88 % новых заказов на судостроение<sup>1</sup>.

Успех развития судостроительной отрасли в Китае, Японии и Южной Корее обусловлен несколькими ключевыми факторами:

1) низкая стоимость рабочей силы. Китай находится в числе стран с самыми низкими ценами на труд среди стран ОЭСР, что значительно помогло развитию судостроения в стране. Южная Корея также обладает квалифицированной рабочей силой, но при этом затраты на труд являются одним из основных компонентов стоимости производства судов [3];

2) государственная поддержка и стратегическое планирование. Все три страны уделяли большое внимание развитию тяжелой промышленности, в том числе судостроения, как ключевых отраслей экономики. Правительства активно поддерживали отрасль, способствуя привлечению инвестиций и технологий;

3) высокая конкурентоспособность и инновационность. Китай, Южная Корея и Япония являются мировыми лидерами в судостроении, так как постоянно совершенствуют технологии и выпускаемую продукцию, что позволяет им сохранять конкурентные преимущества;

4) географическое положение и доступ к морским путям. Все три страны имеют выход к морю и развитую портовую инфраструктуру, что является важным фактором для успешного развития судостроения.

Таким образом, сочетание низких издержек на рабочую силу, государственной поддержки, высокой конкурентоспособности и выгодного географического положения стало ключом к успеху судостроительной отрасли в Китае, Японии и Южной Корее.

Также хочется отметить примеры использования финансовых инструментов государствами, которые предоставляют ряд льгот и мер государственной поддержки своей судостроительной отрасли.

1. Снижение налоговой и таможенной нагрузки для судостроительных заводов, включая полное освобождение от уплаты основных налогов федерального и местного уровней, а также пониженные ставки [4].

2. Предоставление государственных гарантий по кредитам на исследования и разработки в судостроительной отрасли.

3. Использование комплексного подхода к государственной поддержке судостроения, включая обход установленных правил и нормативов.

4. Стимулирование инновационной активности в судостроении, что также можно рассматривать как форму государственной поддержки<sup>2</sup>.

5. Переориентация поставок необходимых комплектующих и оборудования после введения санкций на дружественные страны, чтобы обеспечить бесперебойную работу предприятий.

<sup>1</sup> Сергеев К. Судостроение в цифрах: нескучная статистика – любопытные тенденции» // Korabel.ru. 2023. 02 февраля. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/sudostroenie\\_v\\_cifrah\\_neskuchnaya\\_statistika\\_-\\_lyubopytnye\\_tendencii.html](https://www.korabel.ru/news/comments/sudostroenie_v_cifrah_neskuchnaya_statistika_-_lyubopytnye_tendencii.html) (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>2</sup> Романов Р., Кулагин В. Джо Байден может наказать китайское судостроение // Ведомости. 2024. 14 марта. URL: <https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2024/03/14/1025154-baiden-mozhet-nakazat-kitaiskoe-sudostroenie> (дата обращения: 27.04.2024).

Таким образом, государства используют широкий спектр мер государственной поддержки для развития своей судостроительной отрасли, включая налоговые, финансовые и организационные льготы.

Далее хочется отметить самый важный, по мнению автора, аспект в контексте развития Российской Федерации как международной морской державы. Речь непосредственно идет о развитии Северного Морского Пути (далее – СМП). Развитие СМП представляет собой стратегическое направление развития для РФ и окажет существенное влияние на отечественное судостроение по следующим причинам:

- необходимость строительства специализированных ледокольных и арктических судов для обеспечения круглогодичной навигации по СМП. Это стимулирует российские судостроительные предприятия разрабатывать и производить современные ледокольные суда, танкеры, газовозы и другие типы судов, способные эксплуатироваться в арктических условиях<sup>1</sup>;
- государственная поддержка отрасли судостроения, в том числе через программы развития, кластеры и технологические платформы, направленные на повышение конкурентоспособности российских судов;
- увеличение грузопотоков по СМП, в том числе за счет роста добычи углеводородов в Арктике, что создает устойчивый спрос на суда различного назначения и стимулирует развитие отечественного судостроения<sup>2</sup>.

Таким образом, развитие Северного морского пути является важным фактором, способствующим модернизации и повышению конкурентоспособности российской судостроительной отрасли.

В заключение необходимо отметить, что Россия обладает колоссальными ресурсами для долгосрочного развития своей судостроительной отрасли, и при эффективном использовании этих ресурсов она может увеличить свое присутствие как на внутреннем, так и на международном рынках. На данный момент можно сказать, что российская судостроительная отрасль переживает резкий рост спроса, но она также сталкивается со значительными проблемами. Правительство предпринимает шаги по поддержке отрасли, и при правильной стратегии и инвестициях у России есть потенциал стать значимым игроком на мировом рынке судостроения.

Согласно представленным выше данным, можно выделить несколько ключевых факторов для успешной траектории развития отрасли судостроения в Российской Федерации.

1. *Импортозамещение и снижение зависимости от внешних факторов.* В условиях сложившейся геополитической ситуации и санкционного давления государство должно оказывать значительную поддержку отрасли для обеспечения импортозамещения и снижения зависимости от импортных комплектующих и технологий. Ключевую роль в этом процессе играет государственный холдинг «ОСК», кото-

<sup>1</sup> Северный морской путь: экономическое и геополитическое значение в современных условиях // Росконгресс. 2024. 16 января. URL: <https://roscongress.org/materials/severnyy-morskoy-put-ekonomicheskoe-i-geopoliticheskoe-znachenie-v-sovremennykh-usloviyakh/> (дата обращения: 27.04.2024).

<sup>2</sup> Калмацкий М. Северный морской путь поможет развитию российской экономики // RGRU. Специальный проект. 2023. 08 июля. URL: <https://rg.ru/2023/08/07/severnyj-morskoj-put-pomozhet-razvitiu-rossijskoj-ekonomiki.html> (дата обращения: 27.04.2024).

Судостроение в России:  
проблемы и перспективы развития

рый разрабатывает собственные проекты, запускает центры компетенций и налаживает сотрудничество с российскими поставщиками.

2. *Модернизация производственных мощностей и инфраструктуры*, обусловленная необходимостью обновления и модернизации производственных мощностей организаций судостроительной промышленности, а также инфраструктуры внутренних водных путей. Это позволит повысить производительность труда и конкурентоспособность отечественной продукции<sup>1</sup>.

3. *Развитие гражданского судостроения*. Наряду с военным судостроением, государство должно уделять внимание развитию гражданского сегмента, в том числе строительству современных судов для рыбопромыслового и рекреационного флота. Это позволит удовлетворить внутренние потребности и снизить зависимость от импорта.

4. *Повышение технологического уровня и инновационное развитие*. Отрасль нуждается в активном внедрении инноваций, разработке современных проектов и использовании высокотехнологичных матери-

алов. Это требует тесного взаимодействия научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций с промышленными предприятиями.

5. *Вертикальная интеграция производства*. Многопрофильные судостроительные компании должны самостоятельно выполнять весь цикл работ – от разработки проектной документации до спуска судна на воду. Полный цикл производства делает компании практически независимыми от импортных комплектующих и санкционного давления.

6. *Государственная поддержка*. Правительства многих стран предоставляют субсидии, льготные кредиты и другие меры поддержки для развития судостроительной отрасли. Это позволяет привлекать значительные инвестиции в отрасль и повышать ее конкурентоспособность.

7. *Высококвалифицированные кадры*. Ключ к успеху судостроительных предприятий – наличие специалистов высочайшего класса. Предприятия должны уделять большое внимание подготовке и сохранению квалифицированных кадров.

### Литература

1. Савченко О.В., Половинкин В.Н. Современное состояние, проблемы и перспективы развития отечественного гражданского судостроения // Труды Крыловского государственного научного центра. 2022. № 3 (401). С. 152–164. EDN KQCNFY. DOI: 10.24937/2542-2324-2022-3-401-152-164
2. Тресорук А.А., Фролов И.Э. Российское судостроение: проблемы развития и пути повышения его конкурентоспособности // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. 2015. Т. 13. С. 463–485. EDN VBCJSD. URL: <https://efcor.ru/publication/rossijskoe-sudostroenie/> (дата обращения: 27.04.2024).
3. Рязанцева Т.М. Особенности развития судостроительной отрасли Республики Корея // Казанский вестник молодых учёных. 2018. Т. 2. № 1 (4). С. 55–61. EDN XQFRQL.

<sup>1</sup> Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года: Распоряжение от 28 октября 2019 г. № 2553-р // Правительство Российской Федерации. URL: <http://static.government.ru/media/files/WlszzFJXA26YAXaOifb1H2KQqmi1D7S7.pdf> (дата обращения: 27.04.2024).

4. Полухина С.А. Практические аспекты использования финансовых инструментов предприятиями судостроения для целей долгосрочного финансирования // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2019. Т. 8. № 3 (28). С. 311–314. EDN ADBBSW. DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0071

### References

1. Savchenko O.V., Polovinkin V.N. (2022) Current state, problems and prospects for the development of domestic commercial shipbuilding. *Transactions of the Krylov State Research Centre*. Vol. 3. No. 401. Pp. 152–164. DOI: 10.24937/2542-2324-2022-3-401-152-164 (In Russian).
2. Tresoruk A.A., Frolov I.E. (2015) Russian Shipbuilding: Development Problems and Ways to Increase Its Competitiveness. *Scientific Articles – Institute of Economic Forecasting Russian Academy of Sciences*. Vol. 13. Pp. 463–485. URL: <https://ecfor.ru/publication/rossijskoe-sudostroenie/> (accessed 27.04.2024). (In Russian).
3. Ryazantseva T.M. (2018) Features of the development of the shipbuilding industry of the Republic of Korea. *Kazan Bulletin of Young Scientists*. Vol. 2. No. 1 (4). Pp. 55–61. (In Russian).
4. Polukhina S.A. (2019) Practical Aspects of the Use of Financial Instruments by Shipbuilding Enterprises for the Purposes of Long-Term Financing. *Azimuth of Scientific Research: Economics and Administration*. Vol. 8. No. 3 (28). С. 311–314. DOI: 10.26140/anie-2019-0803-0071 (In Russian).