

Продукты агентства INFOLine были по достоинству оценены ведущими европейскими компаниями. Агентство INFOLine принято в единую ассоциацию консалтинговых и маркетинговых агентств мира ESOMAR. В соответствии с правилами ассоциации все продукты агентства INFOLine сертифицируются по общеевропейским стандартам, что гарантирует получение качественного продукта и постпродажного обслуживания.



Крупнейшая информационная база данных мира включает продукты агентства INFOLine. Компания Lexis-Nexis с 1973 года интегрирует информацию от 9000 СМИ всего мира, в рамках работы по мониторингу данных о России и странах СНГ сбор информации осуществляет с помощью продуктов агентства INFOLine.



Информационное агентство INFOLine имеет свидетельство о регистрации средства массовой информации ИА № ФС 77 – 37500.

Информационная услуга «Тематические новости»

Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья

Демонстрационный выпуск
Периодичность: еженедельно

Информационные услуги для Вашего бизнеса

- Тематические новости
- Отраслевая лента новостей
- Готовые маркетинговые продукты
- Заказные исследования
- Доступ к базе данных 7000 СМИ

и многое другое





Содержание выпуска

Влияние экономического и политического кризиса на отрасль	4
<i>Суд удовлетворил иск "Атомфлота" на 1,25 млрд руб. к нидерландской верфи Damen.</i>	<i>4</i>
Региональные новости судостроения.....	5
<i>Резиденты TOP "Приморье" представили импортозамещающие производства по выпуску судов, электрошитового оборудования и подстанций.....</i>	<i>5</i>
<i>В один кластер. "Деловой Петербург". 22 декабря 2025.....</i>	<i>6</i>
Отраслевые мероприятия.....	8
<i>Морской и речной транспорт – каркас российской промышленности.</i>	<i>8</i>
<i>Эксперты обсудят в Архангельске развитие арктического судостроения и судоремонта.</i>	<i>8</i>
Развитие гражданского флота.....	10
<i>На класс РС строится 280 морских судов.</i>	<i>10</i>
<i>ГТЛК приняла буксир "Филипп Иранский" проекта ТСК-395М.....</i>	<i>10</i>
Развитие военно-морского флота РФ.....	11
<i>Владимир Путин: 19 надводных кораблей и судов введены в состав ВМФ России в 2025 году.</i>	<i>11</i>
<i>Вице-премьер РФ Мантуров заявил о безоговорочном лидерстве РФ в сегменте атомных ледоколов.....</i>	<i>11</i>
<i>В 2025 году принят атомный подводный крейсер "Князь Пожарский".</i>	<i>11</i>
<i>Новая дизельная подлодка с крылатыми ракетами усилит Балтфлот РФ.</i>	<i>11</i>
<i>России предстоит построить целый флот танкеров-газовозов. "Российская газета". 19 декабря 2025.....</i>	<i>12</i>
<i>Все дороги сойдутся в Арктике. "Коммерсантъ". 22 декабря 2025.....</i>	<i>13</i>
Развитие рыболовного флота РФ	16
<i>Про рыболовный флот от первого лица. "Portnews". 19 декабря 2025.....</i>	<i>16</i>
Тендеры	19
<i>В Астраханской области за 14,5 млн руб. отремонтируют 70-летний теплоход "Топаз".</i>	<i>19</i>
<i>Росморпорт выделяет до 9,7 млн рублей на ремонт теплохода "Лев Третьяков".</i>	<i>19</i>
<i>Росморпорт выделяет до 80 млн рублей на классификационный ремонт буксира-кантовщика "Бриз-Юг".</i>	<i>19</i>
<i>На Ямале ищут подрядчика для ремонта трех судов.</i>	<i>19</i>
Международные проекты	21
<i>Нижнегородские корабли возродят судостроительную отрасль Белоруссии.</i>	<i>21</i>
<i>Астраханские верфи готовы строить суда для Африки.</i>	<i>21</i>
Строительство новых судов на российских верфях.....	22
<i>На Белгородской судовой верфи в Кимрском округе Тверской области завершено строительство судна для изучения водных биоресурсов озера Байкал.</i>	<i>22</i>
<i>Росморпорт получит серию из 6 грунтоотвозных шаланд проекта РВШНВ6 до конца 2027 года.</i>	<i>22</i>
<i>Завершена модернизация вспомогательных паровых котлов ледокола "Капитан Белоусов".</i>	<i>23</i>
<i>Строящийся для ТОФ ракетный корабль "Ржев" приступил к заводским ходовым испытаниям.</i>	<i>23</i>
Ремонт судов на российских судоремонтных мощностях	24
<i>Специалисты администрации "Беломорканала" готовят флот к будущей навигации.</i>	<i>24</i>
Выпуск новых судов	25
<i>Головной буксир проекта Т3150-3Д "Верман" спущен на воду на Зеленодольском заводе им. Горького.</i>	<i>25</i>
<i>Краболов проекта ССа5712LS "Бухта Ольга" спущен на воду на НСРЗ (Приморский край).</i>	<i>25</i>
<i>Окская судовой верфь спустила на воду экологическое судно "Алеут" проекта RST38.</i>	<i>25</i>
Строительство и реконструкция верфей.....	27
<i>Жатаянская судовой верфь выходит на новый этап промышленного развития (Якутия).</i>	<i>27</i>
Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"	29
<i>Уставный капитал АО "Балтийский завод" увеличен в 13 раз (Санкт-Петербург).</i>	<i>29</i>
<i>Крупная петербургская верфь привлечет у государства 90 млрд рублей.</i>	<i>29</i>
<i>Росимущество завершило оценку акций компании "Нива-СВ" для их внесения в уставный капитал ОСК.</i>	<i>30</i>



Модернизация "Красного Сормово" позволит перейти к серийному выпуску судов методом крупноблочного строительства.	30
Разобраться с "дочками". "Деловой Петербург". 17 декабря 2025.....	31

Новости судостроительных и судоремонтных компаний.....33

Председатель Морской коллегии Николай Патрушев принял участие в закладке судов на первой в РФ цифровой верфи в Карелии.	33
Онежский завод не восстановил график постройки судов после возгорания.	33
ПКБ "Петробалт", Онежский ССЗ и АО "Аскон" подписали соглашение о совместной цифровой среде.	34
Министр транспорта РФ обсудил с руководством судозавода имени Б.Е. Бутомы (Керчь) возможности повышения темпов выпуска судов.	35

Новости о производстве оборудования и компонентов36

Совладелец "БалтПроекта" построит в Астраханской области завод судовых двигателей за 2,5 млрд рублей.	36
КМЗ разработал импортозамещающие электрические винторулевые колонки для судов мало- и среднетоннажного флота.	36
"Р-Флот" отгрузил оборудование для буксира проекта Н-3291 и барж проекта RDB66.68.	37
"ВНИИР-Прогресс" поставил комплект судового электрооборудования для атомного ледокола "Лидер".	37
Россия разработала собственные мембранные технологии хранения СПГ на судах-газовозах.	38
Как развивается российское двигателестроение. "РБК Отрасли". 15 декабря 2025.....	38

Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья41

Кыргызстан и Азербайджан обсудили сотрудничество в судостроении.	41
---	----

Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья42

Clippership заказала в Нидерландах строительство автономного парусного грузового судна.	42
Linerlytica: Портфель размещенных на верфях заказов на контейнеровозы достиг рекордных 11,61 TEU.	42
HD Hyundai Samho получила заказ на два СПГ-танкера на \$508 млн.	42
Atasus установила крупнейший аэродинамический парус на сухогруз Fluvius Tavy.	43
Тайваньская Wan Hai заказала шесть контейнеровозов на СПГ на сумму до \$492 млн.	43
Сенегал предварительно выбрал Damen победителем тендера на ГЧП по верфям Дакара.	43
Концепт южнокорейской плавучей морской атомной платформы с реакторами SMART100 получил одобрение ABS.	44
Южнокорейская Hanwha Engine покупает норвежскую SEAM за \$190 млн.	44
MPC Container Ships заказала шесть контейнеровозов у Taizhou Sanfu Ship Engineering.	44
MSC Cruises заказала у Meyer Werft шесть круизных лайнеров нового поколения.	45
Прогноз: Рынок нефтяных танкеров в 2026 году опередит продуктовые перевозки.	45
MISC и China Offshore получили одобрение ABS на концепцию плавучего завода по производству аммиака.	45
ABB и HDF Energy договорились о разработке высокомоощных топливных элементов для морских судов.	46
Narag-Lloyd заказала восемь контейнеровозов на метаноле более чем за \$500 млн.	46
Началось строительство подводной лодки нового поколения для ВМС Италии.	46
В Австралии провели первые ходовые испытания крупнейшего в мире электрического парома.	47
На верфи PT PAL Indonesia спущен на воду головной фрегат проекта «Эрроухед 140».	47
Швеция и Польша приступают к переговорам по проекту строительства трех НАПЛ класса A26 для польских ВМС.	47
Франция намерена построить новый авианосец за €10,2 млрд.	48
Hanwha Ocean получила заказ на семь СПГ-танкеров почти на \$2 млрд.	48
В Китае введен в эксплуатацию первый супертанкер на метаноле.	48



Влияние экономического и политического кризиса на отрасль

Суд удовлетворил иск "Атомфлота" на 1,25 млрд руб. к нидерландской верфи Damen.

Арбитражный суд Мурманской области на заседании во вторник удовлетворил исковое заявление ФГУП "Атомфлот" (входит в ГК "Росатом") к судостроительной компании Damen Shipyards Gorinchem B.V. (Нидерланды), сообщила пресс-служба суда.



АТОМФЛОТ
РОСАТОМ

"Атомфлот" просил взыскать с Damen авансовые платежи по пяти контрактам на строительство буксиров. Сумма исковых требований составила 13,41 млн евро, или 1,25 млрд рублей на дату подачи искового заявления 25 июля.

"В ходе рассмотрения дела от ответчика поступило ходатайство о прекращении производства по делу с указанием о рассмотрении указанного спора государственным судом Нидерландов по месту нахождения ответчика, при отсутствии оснований для признания исключительной компетенции для рассмотрения настоящего спора Арбитражным судом Мурманской области", - сообщила пресс-служба суда.

Однако российский суд "не нашел оснований для удовлетворения ходатайства ответчика о прекращении производства по делу".

С ответчика будут также взысканы судебные расходы в сумме 6,7 млн рублей.

Как сообщалось, в 2021 году Сбербанк открыл "Атомфлоту" невозобновляемую кредитную линию на 35,14 млн евро на строительство портового флота для ООО "Арктическая перевалка" (дочерняя компания ПАО "НОВАТЭК"). В выписке из проекта договора говорилось, что привлекаемые средства будут использованы для финансирования расходов на строительство пяти судов портового флота для морского перегрузочного комплекса СПГ "Арктической перевалки" в губе Ура Мурманской области. Договор на строительство и поставку портфлота заключен между "Атомфлотом" и Damen Shipyards Gorinchem B.V.

Согласно картотеке арбитражных дел, ранее в Арбитражный суд Москвы с исками в адрес Damen Shipyards Gorinchem B.V. обращался Росморпорт. Предметом спора стали договоры на строительство буксиров и возникшие в процессе курсовые разницы. В результате в декабре 2022 года арбитраж удовлетворил иск Росморпорта о взыскании убытков в виде курсовой разницы на сумму 323,09 млн рублей, в июне 2023 года - на 93,38 млн рублей, в декабре 2024 года - на 598,63 млн рублей.

Damen Shipyards Gorinchem B.V. объединяет судостроительные и судоремонтные верфи.

Для справки: Название компании: Федеральное государственное унитарное предприятие атомного флота, ФГУП (Атомфлот, ИНН 5192110268) Адрес: 183038, Россия, Мурманская область, Мурманск, тер. Мурманск-17, д. 1, ФГУП "Атомфлот" Телефоны: +78152553355; +78152553357 E-Mail: general@rosatomflot.ru Web: <http://www.rosatomflot.ru/> Руководитель: Антонов Яков Михайлович, генеральный директор (Интерфакс 16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Региональные новости судостроения

Резиденты ТОР "Приморье" представили импортозамещающие производства по выпуску судов, электрощитового оборудования и подстанций.

Пресс-тур для ведущих федеральных и региональных СМИ прошёл на производственных площадках резидентов территории опережающего развития (ТОР) "Приморье" – компаний "Элкор" и "РСК". На предприятиях организовано производство маломерных судов, электроподстанций и электрощитового оборудования. По соглашениям с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) резиденты вложили в свои проекты более 110 млн рублей и создали 110 новых рабочих мест.



Журналистам были продемонстрированы ключевые направления деятельности резидентов: от производства и сборки современного электрощитового оборудования и электроподстанций для жилищного и промышленного строительства до строительства судов для маломерного флота. На площадке компании "РСК" участники тура смогли увидеть процесс строительства нового рейдового буксира "Гроссман" модели РБТ14С – первого судна такого типа, которое будет построено в Приморье по заказу рыболовной компании "Гроссевичи".

Директор компании "Элкор" Евгений Клягин поделился подробностями о работе предприятия: "Сегодня мы увидели полный цикл производства электрощитового оборудования и трансформаторных подстанций. Мы побывали в цеху металлообработки и в электромонтажном цеху, где изготавливаются ячейки для подстанций. В реализации проектов нам помогает статус резидента ТОР. В первую очередь это налоговые преференции, которые позволяют платить достойную заработную плату работникам и развивать производство. Благодаря поддержке государства мы можем инвестировать большие деньги в собственное производство, строя новые цеха и расширяя мощности. Мы также расширяем географию заказчиков, поставляя оборудование для покупателей от Камчатки до Амурской области. Мы работаем со всеми проектами – это и жилищное строительство, и промышленное строительство. Изготавливаем качественное оборудование".

Директор по производству компаний-резидентов ТОР Евгений Демидко отметил высокий технологический уровень производства: "Станки лазерной резки и гибки с ЧПУ позволяют обрабатывать металл с высокой точностью. Гребные винты и валы, а так же другие детали и узлы для наших судов мы создаем сами – это высокотехнологичное производство, которое активно замещает импорт и обеспечивает независимость наших ключевых процессов".

Особое внимание было уделено новому стратегическому направлению компании "Элкор" – развитию станкостроения на Дальнем Востоке. Компания, обладающая значительным опытом в ремонте и модернизации оборудования, изучает возможности локализации производства станков и комплектующих на территории ТОР "Приморье".

Кроме того, резиденты развивают образовательное направление: на собственных производственных мощностях проводятся обучение и мастер-классы для школьников и студентов колледжей, что способствует подготовке квалифицированных кадров для промышленности региона.

Заместитель директора КРДВ по Приморскому краю Владислав Гайкалов подчеркнул: "Территории опережающего развития – это реально работающий инструмент государственной политики по привлечению частных инвестиций на Дальний Восток. В Приморье четыре ТОР объединяют более 200 резидентов, которые уже вложили в экономику региона около 456 млрд рублей и создали более 21 тысячи рабочих мест. Это результат эффективных мер поддержки: сниженные страховые взносы, нулевые налоги на прибыль и имущество в первые годы, инфраструктурная, земельная и правовая поддержка.

На примере ТОР "Приморье" мы видим, как бизнес активно использует эти возможности: 128 резидентов реализуют проекты в самых разных отраслях – от судостроения и станкостроения до производства стройматериалов и логистики. Компании "Элкор" и "РСК" – яркие примеры того, как статус резидента позволяет запускать новые, технологичные направления, готовить кадры для региона.

Примечательно, что заказчиком буксира "Гроссман" выступает также резидент режима свободного порта Владивосток – рыболовная компания "Гроссевичи". Это показывает, как механизмы поддержки инвесторов создают синергию между предприятиями внутри региона.

Резидентам ТОР "Элкор" и "РСК" КРДВ оказывает различные виды поддержки, комплексно сопровождает проекты, обеспечивает применение налоговых льгот и административных преференций, помогает в продвижении продукции и услуг. Наша задача – продолжать создавать условия, при которых инвесторы смогут уверенно вкладываться в развитие Дальнего Востока, создавать современные производства и рабочие места, укрепляя экономическую независимость и благополучие территории".

Для справки: Название компании: *КРДВ Приморье, ООО (ИНН 2540253377)* Адрес: *690091, Россия, Приморский край, Владивосток, Океанский проспект, 17, 3 этаж, оф. 306-307* Телефоны: *+74232225558#578;*



+74232225558#550; +74232225558#506 E-Mail: primorye@erdc.ru Web: <https://erdc.ru> Руководитель: Дунаев Алексей Леонидович, директор (INFOline, ИА (по материалам Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики) 16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В один кластер. "Деловой Петербург". 22 декабря 2025

Владельцы петербургского НТЦ "Развитие" Константин Рябов и Роман Шаров планируют перевести мощности пяти производственных площадок, которыми компания пользуется сегодня, на одну, которой пользуется ООО "МорТехПром".

После объединения производственных мощностей владельцы компаний "МорТехПром" и ООО "Научно-технический центр "Развитие"" планируют нарастить портфель заказов до 1 млрд рублей в год.

Для кораблей и атомных станций

Об этом рассказал генеральный директор и владелец 50% долей НТЦ "Развитие" Константин Рябов. По его словам, площадь территории составляет около 2 тыс. м², "МорТехПром" и НТЦ "Развитие" будут пользоваться ею в качестве соарендаторов на основании договора долгосрочной аренды, который уже подписан.

Объединение производств стало возможным после того, как Константин Рябов и Роман Шаров приобрели по 30% долей ООО "МорТехПром" у бывшего генерального директора АО "Центральное конструкторское бюро "Нептун" Сергея Бескровного, до того владевшего "МорТехПромом" целиком. В системе СПАРК появление новых собственников датируется 4 декабря. 40% "МорТехПром" остались у Сергея Бескровного.

По его словам, "МорТехПром" изготавливает корпуса пультов управления корабельными системами, выполняет для них электромонтажные работы, приступил к изготовлению аналогичных изделий в композитном варианте, а также производит металлоконструкции для нефтегазовой сферы.

"МорТехПром" — молодая развивающаяся компания. Чтобы расширить направления деятельности, решили привлечь новых партнёров, работающих в схожей сфере. Таким образом, создаётся крупная площадка с дополнительными 25 станками, увеличившимся коллективом и новым пулом заказов", — говорит Сергей Бескровный.

По его словам, производственная площадка располагается в нескольких цехах на территории промышленного кластера в Колпино.

По словам Константина Рябова, объединение производств позволит расширить станочный парк компаний и благодаря этому масштабировать производство оборудования, которое на данный момент "МорТехПром" выпускает для военного кораблестроения, а НТЦ "Развитие" — для нужд компаний госкорпорации "Росатом".

"Мы делаем оборудование, в частности запорную арматуру, для атомных электростанций "Бушер" (Иран), "Аккую" (Турция), Ленинградской и Белорусской АЭС. Благодаря появлению новой большой производственной площадки рассчитываем в ближайшие 2–3 года довести портфель заказов до 1 млрд рублей в год", — говорит Константин Рябов.

Размер текущего портфеля заказов и стоимость сделки по приобретению долей "МорТехПром" Константин Рябов называть не стал, сославшись на коммерческую тайну. По данным системы СПАРК, выручка НТЦ "Развитие" за 2024 год составила 77 млн рублей, выручка "МорТехПром" — 18,9 млн.

Банкротство от Севастополя

С августа 2023-го по январь 2024 года Сергей Бескровный возглавлял АО "Центральное конструкторское бюро "Нептун" (проектант и производитель судов на воздушной подушке).

В июле 2025 года петербургский арбитраж признал (см. "ДП" от 04.06.2025) "Нептун" банкротом, процесс банкротства не завершён. Это случилось после срыва ("ДП" писал об этом 07.11.2023) контракта стоимостью 2,3 млрд рублей на строительство по заказу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) пяти гибридных круизных пассажирских судов проекта PV20S для севастопольского ГУП "Севэлектроавтотранс им. А.С. Круподёрова".

ЦКБ "Нептун" выступало генеральным исполнителем контракта, который был подписан в 2019 году. Суда следовало поставить в Севастополь с начала до конца июня 2022 года, потом, по допсоглашению, до конца июня 2024-го.

Сегодня арбитражи рассматривают четыре иска "Севэлектроавтотранса" к ГТЛК всего на 570,3 млн рублей. ГТЛК взыскала с "Нептуна" 280,1 млн рублей, её требование в 231 млн включено в реестр кредиторов в процедуре банкротства.

С июня 2022 года Сергей Бескровный возглавляет АО "Корпорация "Оборонные технологии"", которое когда-то выпускало продукцию для Минобороны и владело акциями ЦКБ "Нептун". В декабре 2023-го компания переименовалась в АО "Кортех" и занимается теперь сдачей в субаренду помещений в здании на Нарвском проспекте, 22А, — там фактически бизнес-центр. В конце 2024 года Сергей Бескровный сообщил "ДП", что акции "Нептуна" компании "Кортех" больше не принадлежат.

Хорошая коллаборация



По мнению первого заместителя генерального директора ООО "Морские комплексные системы" (МКС, производит судовое комплектующее оборудование) Льва Засыпко, объединение производственных мощностей компаний, которые изготавливают оборудование для судостроения и атомной энергетики, целесообразно, если оно проводится при поддержке государства (как ключевого заказчика в обеих сферах) для оптимизации госрасходов и импортозамещения.

В этом случае, считает эксперт, должна быть готовность инвестировать не только в станки, но и в управленческие и инженерные процессы и строго следовать принципу "разные стандарты — разные производства".

"Но такое объединение нецелесообразно, если это попытка сиюминутно "оздоровить финансы" одной компании за счёт другой, если нет чёткого плана по разделению культур производства и контроля, если руководство не имеет глубокого опыта в одной из этих высокорисковых отраслей", — считает руководитель МКС.

По словам управляющего АО "Норма-Энергоатом" (производит оборудование для АЭС) Михаила Даниленко, объединение производств, выпускающих оборудование для судостроения и атомной энергетики, вполне логично, потому что обе номенклатуры задействует одно и то же оборудование, одних и тех же конструкторов, одни и те же навыки.

"Думаю, такое объединение будет хорошей коллаборацией. Более того — в производство судовой арматуры, полагаю, давно пора внести новое, современное видение, перестать опираться на разработки 60-летней давности — атомная промышленность этому явно поспособствует, потому что в ней мы вынуждены идти в тренде с мировыми заказчиками АЭС", — говорит эксперт.

Досье:

ООО "МорТехПром" зарегистрировано в Петербурге в 2014 году. Компания выполняет заказы для судостроения и нефтегазовой отрасли. По данным СПАРК, с 4 декабря 2025 года 40% компании принадлежат Сергею Бескровному, по 30% у Константина Рябова и Романа Шарова. Выручка "МорТехПром" от продаж за 2024 год — 18,9 млн рублей.

ООО "Научно-технический центр "Развитие"" зарегистрировано в Петербурге в сентябре 2023 года. Компания специализируется на металлообработке и в равных долях принадлежит Константину Рябову и Роману Шарову. Выручка за прошлый год составила 77 млн рублей.

Для справки: Название компании: НТЦ- Развитие, ООО (ИНН 7817131300) Адрес: 196650, Санкт-Петербург, Колпино, пр-кт Ленина, 66 стр. 1, кв. 105 Телефоны: +78129872727 E-Mail: info@ntc-razvitie.ru Web: <https://ntc-razvitie.ru/> Руководитель: Рябов Константин Владимирович, генеральный директор (Деловой Петербург 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Отраслевые мероприятия

Морской и речной транспорт – каркас российской промышленности.

В Москве состоялось совместное заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте. Главными темами обсуждения стали безопасность судоходства на море и внутренних водных путях, развитие инфраструктуры морских портов в новых регионах, а также итоги приёмной кампании в отраслевых учебных заведениях.

В мероприятии принял участие заместитель Министра транспорта Александр Пошивай. В своем выступлении он обозначил важность морского и речного транспорта в рамках итогов уходящего года. "2025 год вновь подтвердил: морской и речной транспорт – это жизненно важная часть единой транспортной системы нашей страны. Это инфраструктура, которая связывает регионы, поддерживает промышленность и расширяет международные возможности России. Задачи, которые мы решаем сегодня, напрямую вытекают из стратегических установок, обозначенных Президентом: сбалансированное развитие транспортной логистики, развитие международных транспортных коридоров, реализация транзитного потенциала страны, укрепление инфраструктурного каркаса страны", – подчеркнул замминистра.

Ключевой задачей Минтранса является реализация национального проекта "Эффективная транспортная система", в рамках которого морские порты России увеличат перевалку грузов более чем на 225 млн тонн до 2030 года. Из них свыше 115 млн тонн придется на восточное направление – значимую точку роста объемов внешней торговли.

В ходе выступления Александр Пошивай затронул тему приоритетных маршрутов, среди которых: Южный транспортный коридор и порты Азово-Черноморского бассейна – важнейшие стратегические активы, поддерживающие экспорт в направлении Глобального Юга. Их связанное развитие с инфраструктурой железных дорог обеспечит надёжность и стабильность транспортных потоков.

Отдельно была отмечена важность развития мультимодальных логистических центров на базе речных портов. Это современный взгляд на роль внутренних водных путей как на узловую часть комплексной транспортной системы страны. Для их координации сформированы межведомственные рабочие группы, которые анализируют объёмы и номенклатуру грузов, состояние портовой инфраструктуры, пропускную способность, а также оптимальность транспортных схем.

Кроме того, приоритетом остается возвращение грузовладельцев на внутренние водные пути. В этом году принят федеральный закон об установлении границ речных портов, который вступает в силу в январе 2026 года. Также рассматривается возможность перехода к долгосрочным договорам на речные перевозки, единый перевозочный документ и сервис "единого окна" для схем и участников транспортно-перегрузочных комплексов. Это позволит судам и операторам увереннее планировать обновление флота.

Для справки: Название компании: *Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)*
 Адрес: 125993, Россия, Москва, ул. Петровка, 3/6 Телефоны: +74956261100; +7(495)6261057 Факсы: +7(495)6261562 E-Mail: ud@morflot.ru; pressa@morflot.ru Web: <https://morflot.gov.ru/> Руководитель: Тарасенко Андрей Владимирович, руководитель (INFOline, ИА (по материалам Министерства транспорта) 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Эксперты обсудят в Архангельске развитие арктического судостроения и судоремонта.

Судостроительный кластер Архангельской области приступил к подготовке ежегодной конференции "Судостроение в Арктике: строительство и ремонт флота, кадры и компетенции". Мероприятие состоится 23–24 апреля 2026 года в Архангельске, рассказали Sudostroenie.info в ассоциации "Созвездие".

Планируется, что конференция соберёт представителей органов власти, бизнеса и науки. Участники смогут обменяться опытом, обсудить актуальные проблемы и планы строительства, ремонта и модернизации флота, работающего в акваториях Арктической зоны.

Конференция "Судостроение в Арктике" ежегодно она объединяет экспертов, представителей отрасли и руководителей государственных структур для выработки эффективных решений в сфере развития арктического флота. В 2025 году конференция собрала более 250 участников из пятнадцати регионов России; ожидается, что в 2026-м масштаб мероприятия сохранится.

Деловая программа конференции включает два рабочих дня. Мероприятия 23 апреля будут посвящены обсуждению вопросов бизнеса и стратегии развития арктического флота. Среди заявленных тем: судоходство в Арктике, проекты обновления флота, решение проблемы докового голода, строительство морской техники, инвестиции в развитие верфей. Эксперты проведут анализ текущих проектов и изучат возможности для развития флота.

24 апреля фокус внимания участников конференции будет направлен на технологии судостроения. Гости обсудят проектные и конструкторские решения в области судостроения, технологии строительства и ремонта судов, выбор



и производство современных инновационных материалов, производство судового оборудования, а также вопросы подготовки кадров и развитие рынка труда.

Для участников конференции будет организовано посещение судостроительных предприятий Архангельской области, что позволит своими глазами увидеть производство.

Организатором конференции выступит ассоциация "Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области". (Sudostroenie.info 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Развитие гражданского флота

На класс РС строится 280 морских судов.

В постройке на класс Российского морского регистра судоходства (РС) находится порядка морских 280 судов. Такие данные, как передаёт корреспондент Sudostroenie.info, привёл в ходе прошедшего 19 декабря 2025 года мероприятия для отраслевых СМИ заместитель генерального директора РС Андрей Фасолько.

По его словам, большая часть из этих заказов строится на верфях в Российской Федерации.

Эксперт также отметил, что в настоящее время в классе РС находится порядка 4170 судов, общей валовой вместимостью порядка 25 млн. При этом вместимость судов, работающих под флагом РФ, составляет 16,8 млн.



Для справки: Название компании: *Российский морской регистр судоходства, ФАУ* Адрес: 191186, Россия, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8 Телефоны: +78123127875; +7(812)3128878; +7(812)5716891; 88003339999 E-Mail: pobox@rs-class.org Web: www.rs-class.org Руководитель: Куликов Сергей Анатольевич, генеральный директор (Sudostroenie.info 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ГТЛК приняла буксир "Филипп Ирапский" проекта ТСК-395М.

АО "Государственная транспортная лизинговая компания" (ГТЛК) подписала акт приемки буксира "Филипп Ирапский", построенного Череповецким судостроительным заводом (ЧСЗ) по проекту ТСК-395М. Об этом сообщает пресс-служба ГТЛК.

"В рамках инвестиционного проекта по обновлению гражданского водного транспорта в России с использованием средств Фонда национального благосостояния при поддержке Минпромторга и Минтранса России ГТЛК законтрактовала на ЧСЗ строительство серии из 5 буксиров этого проекта для работы на маршрутах от Череповца до Астрахани", — говорится в сообщении.

Отмечается, что буксиры-толкачи ТСК-395М предназначены для буксировки несамоходных судов и плавучих объектов и строятся по отечественному проекту с высокой долей российских комплектующих.



Для справки: Название компании: *Череповецкий Судостроительный завод, ООО (ЧСЗ)* Адрес: 162611, Россия, Вологодская область, Череповец, ул. Белинского, 26 Телефоны: +7(8202)446404 E-Mail: mail@chsz.su; info@chsz.su Web: <https://chsz.l-page.ru> Руководитель: Зеленинов Андрей Александрович, генеральный директор

Для справки: Название компании: *ГТЛК, АО (Государственная транспортная лизинговая компания)* Адрес: 125284, Россия, г. Москва, Ленинградский проспект, 31 А, стр.1 Телефоны: +74952210012; +7(800)2001299 Факсы: +7(495)2210006 E-Mail: pr@gtlk.ru; gtlk@gtlk.ru; Loginov@gtlk.ru Web: <https://www.gtlk.ru> Руководитель: Парнев Михаил Львович, генеральный директор (Portnews 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Развитие военно-морского флота РФ

Владимир Путин: 19 надводных кораблей и судов введены в состав ВМФ России в 2025 году.

Президент Владимир Путин 17 декабря принял участие в расширенном заседании коллегии министерства обороны. На нем были подведены итоги работы в 2025 году и определены приоритетные задачи по развитию Вооруженных Сил и укреплению обороноспособности страны. Об этом сообщается на сайте Кремля.

Подводя итоги проделанной в 2025 году работы, глава государства в частности отметил обновление Военно-Морского Флота России.

«В этом году состав Военно-Морского Флота пополнили новые подводные лодки, включая стратегический ракетносец «Князь Пожарский», а также 19 надводных кораблей и судов», — сказал Владимир Путин.

Он также напомнил, что были проведены успешные испытания стратегической крылатой ракеты неограниченной дальности «Буревестник» и безэкипажного подводного аппарата «Посейдон».

«За счет использования ядерной энергетической установки эти комплексы еще долго будут оставаться уникальными и единственными в своем роде, обеспечат стратегический паритет, безопасность и глобальные позиции России на десятилетия вперед. Мы еще будем работать над этими комплексами, мы их будем еще дорабатывать, усовершенствовать, улучшать, но они уже есть», — подчеркнул глава государства. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Вице-премьер РФ Мантуров заявил о безоговорочном лидерстве РФ в сегменте атомных ледоколов.

Тренд на беспилотные решения актуален также и для железнодорожного транспорта, также отметил первый вице-премьер

Россия безоговорочно лидирует сегодня в сегменте атомных ледоколов, а также в числе первых внедряет технологии автономного судовождения. Об этом заявил первый вице-премьер РФ Денис Мантуров в рамках тематической встречи "Платформа будущего: 100 проектов России. Технологии".

"В судостроении ведется работа в интересах обновления флота водного транспорта. Мы сегодня безоговорочно лидируем в сегменте атомных ледоколов, нарастили сильные позиции по электрическим пассажирским судам, зашли в нишу круизных лайнеров и в числе первых внедряем технологии автономного судовождения", - сказал он.

Тренд на беспилотные решения актуален также и для железнодорожного транспорта, продолжил первый вице-премьер. Так, на этих принципах в России уже тестируются электрички, составы метро, маневровые тепловозы. (ТАСС 16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В 2025 году принят атомный подводный крейсер "Князь Пожарский".

Продолжается строительство двух подводных лодок типа "Борей-А", отметил министр обороны РФ

Атомный подводный крейсер "Князь Пожарский" принят в состав морской ядерной компоненты, продолжается строительство двух подводных лодок типа "Борей-А". Об этом заявил министр обороны РФ Андрей Белоусов на итоговой коллегии военного ведомства.

"Для повышения их боевых возможностей в состав их морской компоненты в текущем году принят атомный подводный крейсер класса Борей-А "Князь Пожарский", вооруженный ракетами "Булава". Продолжается строительство еще двух подводных лодок данного типа", - отметил глава военного ведомства. (ТАСС 17.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Новая дизельная подлодка с крылатыми ракетами усилит Балтфлот РФ.

Дизель-электрическая подводная лодка (ДЭПЛ) "Великие Луки" (проект 677 "Лада"), которая является носителем крылатых ракет "Калибр", будет нести службу на Балтийском флоте России, сообщила "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК).

"ДЭПЛ "Великие Луки" вошла в состав Балтийского флота", - говорится в сообщении пресс-службы ОСК.

Церемония передачи подлодки в состав ВМФ России состоялась во вторник в Санкт-Петербурге на предприятии "Адмиралтейские верфи".

В мае 2021 года Николай Евменов (в то время - главком ВМФ РФ) сообщил, что Балтийский флот России получит новые дизельные подводные лодки на фоне усиления НАТО в регионе. Евменов тогда не уточнил, о каких дизельных подлодках идет речь - проекте 636.3 или 677.



АДМИРАЛТЕЙСКИЕ
ВЕРФИ



Проект 677 "Лада" относится к четвертому поколению неатомных подводных лодок. Они предназначены для борьбы с подводными и надводными кораблями противника, защиты военно-морских баз, морского побережья и морских коммуникаций, а также нанесения ракетного удара по береговым объектам противника.

По официальным данным, субмарины проекта "Лада", в частности, оснащаются крылатыми ракетами большой дальности "Калибр". Эти подлодки водоизмещением 1,8 тысячи тонн отличаются низким уровнем шумности, способны развивать скорость до 21 узла, погружаться на глубину до 350 метров. Экипаж корабля составляет 36 человек.

Дизельные подводные лодки проекта 677 "Лада" строит АО "Адмиралтейские верфи". Это предприятие специализируется на создании современных дизельных подлодок проекта 636.3, которые также оснащены крылатыми ракетами.

Для справки: Название компании: Адмиралтейские верфи, АО Адрес: 190121, Россия, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 203 Телефоны: +78127148833; +78124947943; +78127148852 E-Mail: info@ashipyards.com; pressa@ashipyards.com Web: <http://admship.ru> Руководитель: Быстров Андрей Владимирович, врио генерального директора (Интерфакс 16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

России предстоит построить целый флот танкеров-газовозов. "Российская газета". 19 декабря 2025

В этом году президент России поручил правительству обеспечить формирование необходимого ледокольного флота на период до 2035 года и на перспективу до 2050 года. Одной из ключевых задач развития Северного морского пути (СМП) становится строительство транспортных судов ледового класса Arc7. Эту тему обсуждали эксперты на XV Международном форуме "Арктика: настоящее и будущее", который только что прошел в Санкт-Петербурге.

Без судов класса Arc7 круглогодичная навигация на СМП невозможна. Они необходимы для того, чтобы проходить самую северную морскую трассу страны на восток, от Ямала и до Камчатки, и при этом с начала ноября по конец июня им все равно потребуется ледокольная проводка.

Как отмечают в Минвостокразвития России, к 2030 году потребуется не менее 100 судов этого класса. Они необходимы, чтобы вывозить продукцию запланированных промышленных проектов в Арктике, большая часть которых подразумевает добычу нефти и газа для экспорта.

Например, только для проекта "Арктик СПГ-2" потребуется не менее 20 танкеров ледового класса Arc7. Для проекта "Арктик СПГ-2" было заказано строительство 15 таких танкеров, но из-за санкций пока ни один из них не сдан. Ходовые испытания пилотного танкера-газовоза "Алексей Косыгин" до сих пор не завершены.

Такие суда очень сложны в производстве, отмечают эксперты. Чтобы строить танкеры высокого ледового класса, необходимо располагать технологиями сжижения и хранения "голубого топлива", которые не допускают утечек. Соблюдать высочайшие требования безопасности необходимо и для того, чтобы такие суда могли заходить в иностранные порты.

Сегодня строительство крупнотоннажных судов в России и производство оборудования для них находится на начальной стадии.

Отечественная кораблестроительная отрасль до сих пор сильно зависит от международной кооперации. Российским корабелям приходится в ускоренном режиме решать массу сложных задач, и одной из самых сложных является импортозамещение.

Доля судового комплектующего оборудования иностранного производства при производстве судов на отечественных верфях до сих пор колеблется от 65 до 80 процентов, в зависимости от типа судна. Труднее всего обеспечить отечественными комплектующими именно танкеры-газовозы - в них доля оборудования российского производства составляет около 5 процентов.

Российским корабелям предстоит решить множество сложных задач, одной из которых является импортозамещение.

Тем не менее, через два года компания "Адмиралтейские верфи" намерена начать производство танкеров для перевозки стабильного газового конденсата. Предполагается, что первым станет танкер вместимостью 50-55 тысяч кубометров, сообщил в своем докладе представитель предприятия Сергей Кучменок.

Ведется активная разработка технического и эскизного проекта российского газовоза. Этой работой занимается Крыловский государственный научный центр во взаимодействии с Минпромторгом России, компаниями "Газпром" и "НОВАТЭК". Отдельным направлением работы стало создание грузовой системы будущего танкера, позволяющей безопасно хранить СПГ и обеспечивать прочность резервуаров, в которых будет находиться сжиженный газ. Весной 2025 года Российский морской регистр судоходства одобрил элементы первичного барьера (мембраны) систем хранения СПГ, которые предполагается устанавливать на газовозах российского производства.





Производство мембран впервые в РФ налажено на научно-производственном предприятии "Компенсатор" в Санкт-Петербурге.

С начала 2025 года обсуждается идея создания в Северной столице единого судостроительного кластера, работу которого предполагается организовать по принципу распределенной верфи. Суть в том, что наиболее крупные части судна будут изготавливать на разных предприятиях и затем передавать в Санкт-Петербург на конечную сборку. Как сообщали в администрации Санкт-Петербурга, на роль конечного сборщика могут претендовать Северная верфь и Кронштадтский завод, имеющий самый крупный сухой док в регионе и поэтому обладающий потенциалом для строительства газозовов.

Для справки: Название компании: *Адмиралтейские верфи, АО* Адрес: 190121, Россия, Санкт-Петербург, наб. р. Фонтанки, 203 Телефоны: +78127148833; +78124947943; +78127148852 E-Mail: info@ashipyards.com; pressa@ashipyards.com Web: <http://admship.ru> Руководитель: Быстров Андрей Владимирович, врио генерального директора (Российская газета 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Все дороги сойдутся в Арктике. "Коммерсантъ". 22 декабря 2025

Развитие Трансарктического транспортного коридора активизирует судостроение

Россия активно развивает логистические маршруты в Арктике. Решать задачу по транспортировке продукции как на экспорт, так и между отдаленными российскими регионами будет Трансарктический транспортный коридор, объединяющий возможности всех видов транспорта на воде и суше. Но освоение Арктики с учетом ее сложных климатических условий и хрупкой экосистемы невозможно без современного атомного ледокольного флота. Уже сейчас в арктических акваториях работает восемь атомоходов и ведется строительство новых перспективных судов.

Логистические ограничения на традиционных морских экспортных маршрутах из России — Черном и Балтийском морях — стали стимулом для развития новых транспортных коридоров. Фактически единственным перспективным вариантом, способным обеспечить растущие объемы грузов, является Северный морской путь (СМП) — кратчайший морской коридор между европейской частью России и Дальним Востоком. Он проходит вдоль всего арктического побережья страны по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и должен стать ключевым маршрутом транзита между Азией и Европой за счет более короткого плеча. Путь через СМП почти в два раза быстрее транспортировки через Суэцкий канал.

В прошлом году грузопоток по этому маршруту составил 37,9 млн тонн. По данным Росморречфлота, основной объем приходился на сырьевые ресурсы. Почти 60% перевозок занимал сжиженный природный газ (21,9 млн тонн), на втором месте по объемам перевозок была нефть — более 8 млн тонн (около 21%). Как заявлял глава "Росатома" (с 2018-го является инфраструктурным оператором СМП) Алексей Лихачев, проекты по добыче и экспорту полезных ископаемых продолжают составлять основу экономической загрузки Севморпути в ближайшие 10–15 лет.

По прогнозу главы Роснедр Олега Казанова, к 2035 году объем перевозок сырьевых грузов по этому маршруту может достичь 90–100 млн тонн в год. "Есть прямая и обратная связь: сырьевой сектор загружает Северный морской путь, а сам Севморпуть стимулирует его развитие", — пояснил он. Таким образом, СМП формирует устойчивый поток стратегически значимых ресурсов, обеспечивая промышленный рост арктических территорий. По его словам, в ближайшие годы эта тенденция будет усиливаться: реализуются крупные проекты в области геологоразведки и добычи меди, олова, золота, лития и других полезных ископаемых. Эти инициативы создают новую минерально-сырьевую базу Арктики и дадут импульс развитию региональной инфраструктуры, промышленности и экономики в целом.

Параллельно растет количество контейнерных перевозок. В прошлом году было совершено 14 таких рейсов, в 2025 году оно достигло 23. Расширение этого направления позволит России увеличить объем международных транзитных перевозок с ключевыми партнерами, прежде всего с Китаем, указывал господин Лихачев. Наличии необходимой инфраструктуры может обеспечить перенаправление грузов из этих стран с юга на север. В сентябре Пекин официально запустил первый в мире арктический контейнерный экспресс-транзит КНР—Европа через СМП. Первый рейс из Китая в британский порт Феликстоу был завершен в середине октября. Путь через Арктику в Европу через Берингов пролив в одну сторону занимает около 18 дней, что на 22 дня короче традиционных маршрутов. Ранее самым быстрым маршрутом (около 26 дней) из Китая в ЕС считался запущенный в конце 2024 года маршрут из Нинбо в немецкий Вильгельмсхафен. По итогам 2025 года объем контейнерных грузов из Китая в западные порты через Северный морской путь достиг 400 тыс. тонн, что в два раза больше, чем в прошлом году.



АТОМФЛОТ
РОСАТОМ



В целом объем транзита уже составляет 3 млн тонн (рост на 8% по отношению к прошлому году). В том числе из России в направлении Китая в конце лета стартовали отгрузки с подпавшего под санкции ямальского проекта НОВАТЭКа "Арктик СПГ-2".

Как отмечает партнер практики "Промышленность и технологии" компании Strategy Partners Роман Тиняев, Севморпуть особенно актуален для экспорта российских энергоресурсов и других грузов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, а сотрудничество России и Китая по этому маршруту открывает перспективы для совместного развития транспортной инфраструктуры, повышения грузопотоков и укрепления экономического взаимодействия между странами.

По прогнозу "Росатома", объемы китайского транзита будут стремительно расти и уже к 2030 году КНР нарастит грузовые перевозки по Севморпути до 20 млн тонн. В октябре Москва и Пекин утвердили "дорожную карту" по дальнейшему развитию логистики по СМП.

Интерес к транзиту по этому коридору проявляют и другие страны, среди которых Индия, Вьетнам и Индонезия. "Интерес к СМП возрастает очень сильно. Практически нет такой страны в восточной части нашего полушария, с которой бы мы так или иначе не обсуждали эту тематику. Это и страны, очень далекие по географии от этих широт,— это страны Ближнего Востока, арабского мира. Но самый основной интерес демонстрируют наши ближайшие соседи",— заявлял Алексей Лихачев.

Смотрите шире

При этом наращивание экспорта по Севморпути является лишь частью масштабных планов российского правительства на Арктику. По распоряжению президента этот маршрут станет частью Трансарктического транспортного коридора (ТТК) из Санкт-Петербурга во Владивосток через Мурманск и Архангельск. Он свяжет в единую систему все прилегающие к СМП территории и объединит возможности морского, речного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Как отмечал в конце ноября помощник президента РФ, глава Морской коллегии России Николай Патрушев, ТТК должен повысить эффективность использования экономического потенциала территорий Арктической зоны России, Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

С учетом этого, по его словам, важнейшим элементом Трансарктического коридора должны стать водные пути крупнейших сибирских рек и организация конкурентоспособной работы там речного транспорта.

В свою очередь, Алексей Лихачев называл создание ТТК задачей планетарного масштаба. Он подчеркнул, что ее решение позволит укрепить лидерство России и обеспечить реализацию национальных проектов в высокоширотной зоне и заложит основы национального логистического суверенитета.

Профессор Высшей школы бизнеса НИУ ВШЭ Михаил Аким полагает, что для России арктическое судоходство, особенно развитие СМП, всегда было стратегически важным, но в условиях санкционного давления его значение возросло. Он подчеркивает, что расширение этого маршрута необходимо для реализации проектов добычи минеральных ресурсов в Арктике российскими энергетическими и металлургическими компаниями. По планам правительства к 2035 году грузопоток через Севморпуть увеличится до 110–150 млн тонн в год. Кроме того, СМП в составе Трансарктического коридора играет ключевую роль в северном завозе — регулярном и бесперебойном снабжении жизненно важными товарами регионов Крайнего Севера. Северный завоз охватывает 25 субъектов РФ и 208 муниципальных образований, осуществляет транспортировку 40 видов грузов 27 способами для обеспечения жизни около 3 млн человек. В 2022 году объем северного завоза достиг почти 7 млн тонн, напоминает господин Аким.

Также СМП способен разгрузить железнодорожную инфраструктуру страны, например экспорт угля и пиломатериалов в восточном направлении может осуществляться через речные транспортные коридоры, выходящие в акватории Севморпути.

Кроме того, развитие СМП и ТТК улучшает качество жизни местного населения, создавая новые производства и рабочие места как для морских специалистов, так и для работников добывающих отраслей, а также увеличивая налоговые поступления в бюджет, подчеркивает Михаил Аким.

Арктические проводники

Залогом успешного развития логистики через суровые климатические условия Арктики является формирование атомного флота. Уже сейчас Россия занимает первое место в мире по численности ледокольного флота. В декабре "Росатом" вывел на СМП восемь атомоходов. А к 2030 году, как сообщал вице-премьер Виталий Савельев, их количество планируется увеличить до 11 судов. Их задачей станет обеспечение провозной способности и объема перевозок по СМП от 70 млн до 109 млн тонн.

Пока на маршруте работают четыре атомохода "Атомфлота" предыдущих проектов ("Ямал", "Таймыр", "Вайгач" и "50 лет Победы") и столько же универсальных атомных ледоколов нового поколения ("Арктика", "Сибирь", "Урал" и "Якутия"). Они являются частью проекта 22220, в рамках которого с 2013 года создается самая большая группировка атомных ледоколов в истории страны и мира. В нее войдет семь судов.

Атомоходы этого проекта мощностью 60 МВт (на валах) — самые большие и мощные в мире. Как отметил главный редактор портала AtomInfo.ru Александр Уваров, ледоколы проекта 22220 оснащены не имеющими аналогов в мире интегральными реакторными установками РИТМ-200.



Благодаря интегральной компоновке реактор в два раза легче, в полтора раза компактнее и на 25 МВт мощнее реакторных установок КЛТ-40, которые устанавливались на предыдущее поколение ледоколов.

Основное преимущество РИТМ-200 — компактность и экономичность, что позволяет сделать ледоколы двухссадочными и обеспечить улучшенные технические характеристики судна по скорости и ледопроеходимости, указывает господин Уваров. Они способны преодолевать трехметровые льды и использоваться как на глубокой воде, так и в руслах рек, замещая собой сразу два ледокола проектов "Арктика" и "Таймыр". Расчетный срок их службы — 40 лет.

На данный момент на Балтийском заводе Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) продолжается строительство ледоколов "Чукотка" (планируется сдать в декабре 2026 года) и "Ленинград" (декабрь 2028 года). А 18 ноября было заложено строительство седьмого атомохода проекта 22220 — "Сталинград". Как сообщил во время торжественной церемонии президент Владимир Путин, новый мощный атомный ледокол будет вносить существенный вклад в развитие экономики Севморпути и судостроения.

Как подчеркнул, в свою очередь, глава ОСК Андрей Пучков, при реализации проекта 22220 удалось выйти на ритмичную работу и существенно сократить срок строительства атомных ледоколов — с семи до пяти лет.

Параллельно идет подготовка к строительству следующей серии ледоколов. В мае машиностроительное предприятие "Росатома" "ЗиО-Подольск" уже завершило изготовление нового более мощного реактора РИТМ-400 для головного атомного ледокола "Россия" проекта 10510 "Лидер".

"Реакторные установки атомного ледокола следующего поколения "Россия" позволят ему колоть льды толщиной более четырех метров. Каждому из двух реакторов, которые наделят атомоход невиданной силой, мы решили дать имена русских богатырей — Ильи Муромца и Добрыни Никитича. Былинными героями совершали подвиги во имя Руси, а новые реакторы, названные их именами, помогут ледоколу "Россия" покорить суровые льды Арктики", — сообщил Алексей Лихачев. После ввода в эксплуатацию новая серия атомоходов обеспечит круглогодичную проводку коммерческого флота по всему Северному морскому пути.

Как отмечает партнер практики "Промышленность и технологии" компании Strategy Partners Роман Тиняев, ледокольный флот в Арктике является наиболее эффективным видом транспорта благодаря гибкости логистики и возможности круглогодичной навигации без необходимости строительства дорогостоящих линейных объектов, таких как трубопроводы, железные дороги, линии электропередачи.

Кроме того, атомный флот позволяет снижать экологические риски при навигации в таком хрупком регионе, как Арктика, указывает Михаил Аким. По его мнению, расширение навигации на маршрутах СМП несет такие риски, как разливы нефти и экологическое загрязнение, а выбросы сажи от судов могут ускорить процесс таяния льда. "Это лишний раз демонстрирует преимущество атомных судовых установок как наиболее экологичных, особенно для арктического судоходства. В текущей ситуации ледокольный флот является критически необходимым", — подчеркивает эксперт.

Для справки: Название компании: Федеральное государственное унитарное предприятие атомного флота, ФГУП (Атомфлот, ИНН 5192110268) Адрес: 183038, Россия, Мурманская область, Мурманск, тер. Мурманск-17, д. 1, ФГУП "Атомфлот" Телефоны: +78152553355; +78152553357 E-Mail: general@rosatomflot.ru Web: <http://www.rosatomflot.ru/> Руководитель: Антонов Яков Михайлович, генеральный директор (Коммерсантъ 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Развитие рыболовного флота РФ

Про рыболовный флот от первого лица. "Portnews". 19 декабря 2025

Одна из учредителей рыболовной компании "Робинзон", заместитель председателя Союза рыбопромышленников Севера, вице-президент Союза промышленников и предпринимателей Мурманской области Ирина Мокерова в ходе международного рыбопромышленного форума в Санкт-Петербурге побеседовала с ИАА "ПортНьюс".

— **Ирина Вадимовна, хотели бы начать наше интервью с вашего мнения о новой законодательной инициативе по ограничению срока эксплуатации судов как торгового флота, так и, возможно, рыбопромыслового. Ее еще называют запретом на ветхий флот.**

— Я считаю, что неправильно для судов использовать слово "ветхий". В техническом смысле такого понятия не существует. Если суда вовремя прошли освидетельствование классификационных обществ и администрации флага, имеют действующие документы и соответствуют требованиям РС, соответствуют всем техническим параметрам, отвечают задачам судовладельца, если экономически целесообразно их использование, то почему такой действующий флот не должен работать?

Когда-то в Советском Союзе срок использования рыболовного судна ограничивали 23–24 годами, а затем его надо было списывать.

Тогда действовала целая программа, взамен списанных судов флоты получали новые суда, которые строились целыми сериями. Сейчас такой системы нет. Сейчас мы слышим лишь декларации о том, например, что к 2036 году на российских верфях может быть построено, по оптимистическому сценарию, 192 рыболовных судна. Но и этих судов не хватит, чтобы заменить все, которым в 2036 году будет больше 40 лет.

При этом надо понимать, что действующий флот работает, с задачами справляется, все квоты вылавливает, каких-либо серьезных нарушений перед контролирующими органами, в том числе отвечающими за безопасность мореплавания, нет.

И таких рыболовных судов, которые только по возрасту хотят назвать "ветхими", в России очень много. Только на Севере больше половины численности рыболовного флота уже перешагнуло или скоро перешагнет возрастную планку 30 лет.

Если с 2036 года 40-летним рыболовным судам запретят заход в порт, что у нас будет взамен? Возникает много вопросов. Чем рыбу ловить? Что-то будет построено, нам кто-то предложит новые суда? Лучшие суда? А кто сказал, что построенные суда будут лучше, эффективнее? А кто сказал, что они будут построены?

Пока практика отечественного судостроения не подтверждает возможности наших верфей построить достаточное число судов, чтобы в срок до 2036 года заменить большую часть рыболовного флота.

— **Вы имеете опыт размещения заказа на строительство нового судна. И выбор вами был сделан не в пользу отечественных верфей. Почему?**

— Действительно, в 2014 году на острове Батам (индонезийский остров, расположен в 20 км южнее Сингапура. — Прим. ред.) мы построили новое судно. Я считаю, что этот опыт был очень интересен и полезен для нас.

До этого, вплоть до 2009 года, мы три года обращались ко многим российским верфям с просьбой взять у нас заказ на постройку траулера. Причем мы хотели строить на свои деньги, без государственных дотаций и претензий на дополнительные квоты. Мы были на Балтийском заводе, на "Северной верфи", мы просили "Звездочку", мы просили Выборгский судостроительный завод, мы просили верфи в Калининграде: "Возьмите наш заказ, пожалуйста!" Заказ верфи не брали. Мы обращались в Министерство промышленности и торговли Российской Федерации: "Помогите нам разместить заказ на российской верфи!". Я даже к главе министерства Виктору Христенко (министр промышленности и энергетики РФ с 9 марта 2004 года по 12 мая 2008 года, а затем с 12 мая 2008 года по 31 января 2012 года — министр промышленности и торговли РФ. — Прим. ред.) обращалась лично. Но помочь и он не смог, только пообещал, что будет создана специальная программа, будут строить суда для всех. Пришлось смириться с тем, что в России новое судно нам не удастся построить, поиски верфи не приносили результата. Нам помогли проектанты нашего судна, и на одной из судостроительных выставок представители сингапурской компании, управляющей верфью на индонезийском острове Батам, предложили нам строительство. У нас на тот момент был дизайн-проект, были заказаны у MAN главный двигатель и вся пропульсивная установка, был перечень основного необходимого оборудования.

И вот на выставке два человека, один из них инженер, а второй управляющий — представители верфи, выслушали нас, посмотрели проект и назвали стоимость строительства судна. Сразу. Вот как мы с вами сейчас разговариваем. Может быть, минут сорок мы обсуждали некоторые детали, и была названа цена готового судна!

Через месяц в Сингапуре мы подписали договор на тех самых условиях, о которых мы договорились на выставке, с той самой ценой.

Оказывается, вот такое бывает!

— **А когда вы получили судно?**



— К сожалению, дальше не все было так просто. Вначале эта верфь принадлежала компании Dubai Drydocks, которая имела различные отраслевые активы по всему миру. Буквально через год после закладки судна на индонезийском острове Батам мы почувствовали замедление хода строительства, стройка встала.

Мы полетели в Дубай, чтобы встретиться с хозяевами верфи.

Нас приняли в тот же день. Оказалось, что собственник из Дубая передает верфь на острове Батам малайзийской компании, хотя сделка еще не завершена. Буквально в течение часа нам было предложено решение: новый собственник получает верфь вместе с недостроенным нашим судном и обязательством завершить строительство. Деньги, уплаченные нами в процессе строительства, нам возвращаются сразу и полностью. А с будущим новым хозяином верфи мы можем заключить новый контракт уже сегодня вечером. Так все и произошло. В тот же день мы перезаключили контракт на строительство нашего траулера. По новому контракту судно должно было быть достроено в течение двух лет, стоимость строительства осталась неизменной. Деньги, уплаченные по старому контракту, нам вернули в течение трех дней в полном объеме.

Понимаете, в чем еще была удивительная разница? Не только в скорости принятия решения, но и в скорости его исполнения и, кроме того, высокой ответственности руководителей за каждое данное слово.

Это было удивительно.

В итоге за менее чем четыре года нам построили новое судно. Мы его получили в 2014 году.

— **Вы наверняка внимательно следили за строительством. Что, на ваш взгляд, отличает азиатское судостроение от российского?**

— Сейчас я могу сказать, что нам не хватает технологического опыта, имею в виду в первую очередь организацию производства. Хочу подчеркнуть: наше судно строилось по совершенно новому проекту, без готового комплекта рабочей документации, даже не с листа, а с компьютера. Буквально, как только получали от проектанта на монитор чертеж новой детали или новой секции, ее сразу начинали строить.

Судостроительный комплекс на острове Батам — исключительное место. На острове миллион населения, 20 верфей, и практически все взрослые жители участвуют в судостроении. Только на нашей верфи одновременно с нашим судном строилось пять крупнотоннажных судов совершенно разных назначений, от буровой вышки до судна для перевозки 5000 коров. Никаких серий, все проекты оригинальные, новые, РКД (рабоче-конструкторская документация. — Прим. ред.) поступает в процессе строительства, вся работа ведется прямо с монитора.

Строительством нашего судна управлял молодой человек по имени Зико, лет 37, может быть, и младше, с простым, мне кажется, по нашим представлениям, средним техническим образованием. И вот он взялся за новый проект. Подчеркиваю, никакого комплекта РКД в бумаге, все с компьютера, самый сложный график, приходится учитывать в режиме реального времени, какие пришли чертежи, какие подрядчики работают сегодня, какие ушли, каких позвать с других верфей на завтра, какое заказано оборудование на каждый проект. Поставки, переделки, согласования, предъявления — все в момент поступления задачи. И он справлялся.

Еще очень важно: стоимость строительства судна по окончании работ практически не изменилась по отношению к первоначальной, контрактной.

Отечественное судостроение, к сожалению, существенно отличается от того, что мы видели на Батаме. Российское судостроение создавалось в основном для выполнения государственных военных заказов. И времени, и денег для их исполнения всегда хватало. Шутили даже, что, если молодой лейтенант пришел на корабль в начале строительства, у него есть шанс уйти в море на построенном корабле капитаном (капитан второго ранга. — Прим. ред.).

Мы не можем определить стоимость строительства судна без подробной калькуляции, а ее не сделать без детализации, для которой требуется полный комплект РКД, в бумаге, разумеется. Добавьте к этому построение предварительных технологических графиков и т. д. Сколько на это потребуется времени? А если тетя Маша, не дай бог, не все болты посчитала — последует увеличение стоимости. Если потребуются изменения — в полном объеме в обратную сторону: чертеж на бумаге, изменения в проект, согласования и т. д. И так на протяжении всего строительства: бесконечные согласования с отвлечением времени и продлением сроков на каждом шагу. Но это далеко не все.

Отмечу еще поставку необходимого оборудования и деталей. Если на верфи на Батаме намечена дата — именно в эту дату все, что надо, привезли и сразу доставили на судно монтировать.

Важно, что на всех верфях Батама строились суда разного назначения, и не было речи ни о каких сериях, максимум два одинаковых судна для одного и того же заказчика. Да и зачем нужна серия, если строится все с монитора? Во всем мире рыболовный флот разный и построен под свои задачи каждым заказчиком. Важно понимать: оборудование, и механизмы, и машины постоянно совершенствуются, обновляются в соответствии с изменениями в конвенциях, а вместе с этим меняется и корпус судна. В настоящее время эти изменения происходят гораздо быстрее, чем 30 лет назад. Поэтому строить новейшие во всех смыслах суда надо быстро, максимум за 2 года, и не растягивать сегодняшние представления о новой технике в серии на целую линейку судов протяженностью в несколько лет.

Честно скажу, после строительства судна на Батаме первая мысль была — взять того же Зико и привезти на какую-нибудь нашу верфь. Чтобы российские судостроители смогли перенимать опыт.



— Но сегодня российские власти и российские верфи тоже начали активно строить новый флот, в том числе и рыболовный. Как вы оцениваете ход реализации программы "квоты под киль"?

— Говорить "квоты под киль" или "импортозамещение" приятно, вообще приятно произносить красивые слова или словосочетания, думая, что вот сейчас все будет построено и все получится. Но на практике, когда наши судовладельцы встретились с судостроителями, появились большие проблемы и у верфей, и у заказчиков. Однако я соглашусь, что сама идея вызвать интерес у российских рыбаков к замещению флота, к вложению денег в обновление судов неплоха.

Очень трудно верфям, которые были построены в основном для военных заказов и ледоколов и строили их, перейти к строительству рыболовных судов без всякого опыта подобного строительства. Сегодня в таких проектах все трудности усугубились. Отставания в графиках строительства, финансовые проблемы, также остро стоит вопрос с поставками оборудования. Под изменения в составе оборудования зачастую надо вносить изменения в сам проект.

Если говорить про ОСК, которая сейчас перешла под управление главы ВТБ Андрея Костина, то я уверена, что для ОСК это хорошо. Костин — умный человек, я думаю, он разберется, что именно надо предпринять и что сделать. Не секрет, что верфи действительно нуждаются в деньгах, потому что накопились долги из прошлого. Перестраивать верфи надо. Причем перестроить — это не просто купить новые станки. Надо перестроить технологические цепочки, надо разобраться, что брать в качестве заказа, и т. д. Огромная работа.

Но самая главная, на мой взгляд, проблема, это кадры. Во многом работу на Батаме было легче организовать, потому что верфи имели возможность обмениваться рабочей силой подрядных организаций. Надо, например, завтра 30 сварщиков — будет 30. Надо больше — будет больше. Они выполняют задание и уйдут на другой объект. При высокой организации всех видов контроля.

— Большая дискуссия идет о мерах господдержки отрасли, об их необходимости и об их адресности. С точки зрения судовладельцев рыбопромыслового флота, нужны ли меры господдержки и кому они должны быть направлены?

— Если человек назвался судовладельцем, бедным он быть не может. Потому что он обязан обеспечить существование себе, всем экипажам судов и самим судам. И это все должно не просто работать в моменте, но и иметь гарантии на какую-то перспективу. Поэтому если говорить об адресной поддержке, то я бы адресовала поддержку малому и среднему бизнесу, тем, у кого не хватит сил на программу "квоты под киль".

— Говоря об обновлении флота, нельзя не затронуть вопрос судоремонта. Многие считают, что и в этом сегменте бизнеса у нас катастрофические проблемы.

— Мне иногда кажется, что, когда мы говорим про судоремонт, мы просто хотим напустить побольше тумана. Ведь если брать новые суда, то из своего опыта скажу, что спустя даже 10 лет эксплуатации нашему судну никакого судоремонта не надо.

Новое судно имеет новое оборудование. Ремонт его могут произвести только сами производители этого оборудования, поскольку оно очень сложное, а программное обеспечение есть только у его поставщиков. Физически ремонтировать это оборудование не имеет смысла, так как стоимость запасных частей часто больше стоимости самого оборудования. Что же касается корпусных конструкций, если они металлизированы, как у нас, и хорошо покрашены, то их не надо не только ремонтировать, но даже и красить в течение 10–15 лет.

Если мы говорим про старые суда, про ремонт как корпусной, так и механической, электрической и прочих частей судна, то ремонт проблемы не представляет, мощностей достаточно. Например, целый ряд судоремонтных предприятий в Мурманске вполне обеспечивают ремонт всех старых судов, заходящих в порт. Может быть, не хватает доков, но сегодня и этот вопрос начал решаться. Опять же, нет судов на Севере, не прошедших вовремя докование в соответствии с требованиями Регистра.

Хотя и здесь, в судоремонте, главная проблема — кадры. Рабочие четвертого-пятого разрядов стареют. А для молодежи, чтобы вырасти до приличной квалификации в судоремонте, нужно хотя бы 5, а то и 10 лет непрерывного упорного труда, и не в офисных условиях. При этом им нужно платить хорошую зарплату, чтобы молодежь не уходила с производства.

В завершение хочу сказать, что наши судовладельцы держатся за свои квоты и никогда не допустят ситуации, чтобы у них не было судов, способных эти квоты выловить, а старыми или новыми судами, должен решить сам судовладелец. Это его ответственность. (Portnews 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Тендеры

В Астраханской области за 14,5 млн руб. отремонтируют 70-летний теплоход "Топаз".

Росморпорт объявил конкурс на ремонт теплохода "Топаз" проекта № 245. По данным "ЕИС Закупки", работы будут проводиться под надзором Российского морского регистра судоходства.



Начальная максимальная цена контракта составляет 14,5 млн руб. Заявки на участие в закупке принимаются до 22 декабря, а подведение итогов запланировано на 12 января 2026 года.

Согласно документации закупки, выполнение работ займет 60 календарных дней. Местом проведения работ станет судоремонтное предприятие подрядчика, расположенное в Астрахани или Астраханской области.

Теплоход "Топаз" был построен в 1955 году. Его длина составляет 26,83 м, ширина – 5,26 м, высота борта – 2,8 м, осадка – 1,6/1,8 м, а доковый вес – 86 тонн. Скорость судна составляет 9,5 узлов, пишет PortNews.

Для справки: Название компании: *Росморпорт, ФГУП* Адрес: *127030, Россия, Москва, ул. Суцёвская, д. 19, стр. 7*
Телефоны: +74956261425 Факсы: +74956261239 E-Mail: mail@rosmorport.ru Web: <https://www.rosmorport.ru/>
Руководитель: *Пылин Сергей Владимирович, генеральный директор* (Коммерсантъ 15.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Росморпорт выделяет до 9,7 млн рублей на ремонт теплохода "Лев Третьяков".

ФГУП "Росморпорт" объявило электронный аукцион на выполнение работ по ремонту теплохода "Лев Третьяков" проекта № 11005/МО в объеме очередного освидетельствования под надзором ФАУ "Российское Классификационное Общество" (РС, регистр). Начальная (максимальная) цена договора составляет 9,7 млн рублей, говорится в материалах единой информационной системы в сфере закупок.



Заявки на участие можно подать до 25 декабря 2025 года, итоги будут подведены 15 января 2026 года.

Согласно материалам закупки, работы должны быть выполнены за 60 календарных дней.

Место выполнения работ: судоремонтное сооружение подрядной организации, расположенное на территории Астрахани или Астраханской области.

Для справки: Название компании: *Росморпорт, ФГУП* Адрес: *127030, Россия, Москва, ул. Суцёвская, д. 19, стр. 7*
Телефоны: +74956261425 Факсы: +74956261239 E-Mail: mail@rosmorport.ru Web: <https://www.rosmorport.ru/>
Руководитель: *Пылин Сергей Владимирович, генеральный директор* (Portnews 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Росморпорт выделяет до 80 млн рублей на классификационный ремонт буксира-кантовщика "Бриз-Юг".

ФГУП "Росморпорт" объявило электронный аукцион на классификационный ремонт буксира-кантовщика "Бриз-Юг" с начальной (максимальной) ценой договора почти 80 млн рублей, следует из материалов единой информационной системы в сфере закупок.



Заявки на участие можно подать до 14 января, итоги будут подведены 26 января 2026 года.

Согласно материалам закупки, работы должны быть выполнены в течение 90 календарных дней. Период выполнения работ — с января по апрель 2026 года.

Судно находится в порту Керчь (бухта Камыш-Бурун). Ремонт должен быть осуществлен на судоремонтной базе, судоподъемном сооружении подрядчика в границах Азово-Черноморского бассейна.

Для справки: Название компании: *Росморпорт, ФГУП* Адрес: *127030, Россия, Москва, ул. Суцёвская, д. 19, стр. 7*
Телефоны: +74956261425 Факсы: +74956261239 E-Mail: mail@rosmorport.ru Web: <https://www.rosmorport.ru/>
Руководитель: *Пылин Сергей Владимирович, генеральный директор* (Portnews 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На Ямале ищут подрядчика для ремонта трех судов.

Администрация Тазовского района Ямало-Ненецкого автономного округа объявила тендер на капитальный ремонт трех промысловых судов, возраст каждого превышает 40 лет. Соответствующая закупка размещена на официальном портале "Единая информационная система в сфере закупок". Судовладельцем, для которого будут



проводиться работы, выступает "Тазарорыбпром". Претендентам необходимо подтвердить наличие специального оборудования и штата квалифицированных специалистов для выполнения судоремонтных работ. В перечень судов, требующих восстановления, вошли буксирно-разъездной теплоход "Арго" (год постройки — 1983), сухогруз "Верный" (1984) и судно "НГП-721" (1971).

Подрядчику, который выиграет тендер, предстоит завершить работы до 25 июля 2026 года. В частности, в отношении "Арго" предстоит восстановление корпуса и жилых помещений, проектные и сварочные работы по металлоконструкциям. Для всех трех судов предусмотрен ремонт электрооборудования, ключевых узлов и агрегатов. В регионе находится большое количество бесхозных и брошенных судов. По последним данным, к концу 2025 года в судах ЯНАО находится 29 судов с требованием утилизировать старые баржи, паромы и буксиры. Подавляющее большинство этих объектов негативно влияет на экологию и создает препятствия для безопасного судоходства на внутренних водных путях.

Для справки: Название компании: Тазарорыбпром, ООО Адрес: 629360, Россия, Ямало-Ненецкий автономный округ, Тазовский район, село Находка, ул. Набережная, 7 Телефоны: +7(34940)21345; +7(34940)22256; +7(34940)21504; +7(34940)24451; +7(34940)21145 E-Mail: ribnik@yandex.ru Web: <https://ribnik.wixsite.com/tazagroribprom> Руководитель: Саньков Сергей Зиновьевич, генеральный директор (Корабел.ру 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Международные проекты

Нижегородские корабли возродят судостроительную отрасль Белоруссии.

Нижегородская область России поможет Белоруссии возродить судостроительную отрасль, сообщил на пресс-конференции в мультимедийном пресс-центре Sputnik Беларусь руководитель представительства российского региона в Беларуси Андрей Дудкин.

Последние три года совместно с министерствами и рядом областных администраций Беларуси прорабатываем тему судопроектирования и судостроения, возрождения целой отрасли на территории Белоруссии, — отметил он.

Андрей Дудкин подчеркнул, что необходимые для этого компетенции в Нижегородской области сохранены и активно развиваются. В связи с этим данный российский регион готов реализовать этот совместный проект с белорусскими партнерами.

В первую очередь мы говорим о проектировании и строительстве судов технического флота для того, чтобы водные артерии республики привести в надлежащее состояние, — сказал он.

Руководитель представительства подчеркнул, что это целая отраслевая программа.

Мы не говорим только о договоре купли-продажи судов или о том, что просто поделимся компетенциями в проектировании и судостроении. Мы говорим о том, что у нас сохранена школа подготовки кадров, и при взаимной заинтересованности мы готовы обучать специалистов из Беларуси в наших профильных учебных заведениях, — сказал Андрей Дудкин.

Он также добавил, что Нижегородская область готова подготовить для Беларуси всю линейку специалистов для этой отрасли у себя в регионе. (paluba.media) (16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Астраханские верфи готовы строить суда для Африки.

Министр внешних связей Астраханской области Владимир Головкин в ходе 45-го заседания Совета глав субъектов Российской Федерации при МИД России рассказал об опыте и перспективах сотрудничества региона с африканскими партнерами.

"Интерес со стороны африканских партнеров вызывает сфера судостроения. Намерены обсуждать строительство на астраханских верфях маломерных рыболовецких судов для африканских стран", — сообщил министр. Он также отметил, что в регионе видят перспективы в развитии торгового взаимодействия и сотрудничества с африканскими странами в рамках МТК "Север — Юг". Как сообщалось ранее, астраханские верфи готовы расширять портфель иностранных заказов. Напомним, компания "Стройлидерплюс" планирует до конца 2025 года построить серию из четырех буксиров для государственного предприятия "Казакстан су жолдары" комитета железнодорожного и водного транспорта Минтранса Казахстана. Как сообщил ранее губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин, на верфях региона для казахстанских партнеров строятся два самоходных земснаряда, две шаланды и четыре буксирных теплохода-толкача.

Для справки: Название компании: *Стройлидерплюс, ООО* Адрес: 414000, Россия, Астраханская область, Астрахань, ул. Ульяновых, 2/4 Телефоны: +79275626900; +79275556121 E-Mail: info@slplus.pro Web: <https://slplus.pro/> Руководитель: *Халитов Рустам Русланович, генеральный директор УК ООО "СП-Управление"* (Корабел.ру 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Строительство новых судов на российских верфях

На Белогородской судовой верфи в Кимрском округе Тверской области завершено строительство судна для изучения водных биоресурсов озера Байкал.

На Белогородской судовой верфи в Кимрском округе завершилось строительство научно-исследовательского судна "Викентий Зайцев" проекта ТСК.550. Судно предназначено для изучения водных биологических ресурсов озера Байкал.

Корабль построен по заказу Всероссийского научно-исследовательского института рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО). Его длина составляет 36,3 м, ширина - 7,3 м.

Научно-исследовательское судно оснащено современным оборудованием: эхолотом для гидроакустической съемки, направленной на оценку численности рыбы, и траловым комплексом для отлова особей, биологический анализ которых позволит ученым получить представление о структуре популяции.

Судно носит имя профессора, лауреата Государственной премии СССР, одного из руководителей ВНИРО Викентия Петровича Зайцева. Он внес большой вклад в обеспечение технического прогресса рыбной промышленности, совершенствование технологической базы отечественной рыбохозяйственной науки, принимал участие в формировании эффективной продовольственной политики страны и обеспечении ее социально-экономического развития.

Судно "Викентий Зайцев" проекта ТСК.550 было спущено на воду в июле 2024 года. Его закладка состоялась 8 декабря 2022-го.

ООО "Белогородская судовой верфь" - одно из старейших предприятий Верхневолжья, которое осуществляет деятельность по строительству судов, предоставляет услуги по ремонту, техническому обслуживанию, проектированию судов. За время работы завода в общей сложности было отремонтировано более 7000 и построено свыше 240 судов.



Для справки: Название компании: Белогородская судовой верфь, ООО Адрес: 171530, Россия, Тверская область, Кимрский р-н, пгт. Белый Городок, ул. Заводская, 15 Телефоны: +7(48236)73317; +74957960057 E-Mail: info@sudozavod.ru; info@bgsy.ru Web: <http://bgsy.ru/> Руководитель: Григорьев Сергей Витальевич, Директор по безопасности; Сушенцов Александр Сергеевич, Собственник, Коммерческий директор (INFOLine, ИА (по материалам Администрации Тверской области) 15.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Росморпорт получит серию из 6 грунтоотвозных шаланд проекта PBSHB6 до конца 2027 года.

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе (ОССЗ, г. Петрозаводск, Республика Карелия) до конца 2027 года будет построена серия из шести самоходных самораскрывающихся шаланд проекта PBSHB6 для проведения дноуглубительных работ в Азово-Черноморском бассейне. Об этом сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Серия грунтоотвозных судов проекта PBSHB6 заказана ФГУП "Росморпорт" для Азово-Черноморского бассейнового филиала.

Церемония закладки килей первых двух судов серии — "Цемесская" и "Волна" — состоялась в Петрозаводске 15 декабря 2025 года. После завершения строительства они будут работать в морских портах Новороссийск, Ейск, Темрюк, Тамань, Кавказ. Другие суда серии — "Азовская-1", "Азовская-2", "Азовская-3" и "Азовская-4" — будут задействованы в морских портах Азов, Таганрог, Ростов-на-Дону, на Азово-Донском морском канале и Таганрогском подходном канале.

Присутствовавший на церемонии руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко поздравил работников Онежского ССЗ с успешным завершением первой очереди проекта глубокой модернизации верфи, благодаря чему на заводе появились дополнительные производственные мощности.

"Сегодня заложена новая большая линейка судов, и впереди у верфи еще много заказов. Благодарю вас за проделанный труд. Успехов и выдающихся результатов в кораблестроении", — обратился Андрей Тарасенко к коллективу завода.



Для справки: Название компании: Онежский судостроительно-судоремонтный завод, АО (ОССЗ) Адрес: 185005,



Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, ул. Ригачина, 25 Телефоны: +78142330321 E-Mail: mail@onegoshipyard.ru Web: <http://onegoshipyard.ru> Руководитель: Майзус Владимир Борисович, директор

Для справки: Название компании: Росморпорт, ФГУП Адрес: 127030, Россия, Москва, ул. Суцёвская, д. 19, стр. 7 Телефоны: +74956261425 Факсы: +74956261239 E-Mail: mail@rosmorport.ru Web: <https://www.rosmorport.ru/> Руководитель: Пылин Сергей Владимирович, генеральный директор (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Завершена модернизация вспомогательных паровых котлов ледокола "Капитан Белоусов".

При участии Российского морского регистра судоходства (РС, Регистр) выполнены капитальный ремонт и модернизация вспомогательных паровых котлов на ледоколе "Капитан Белоусов".

"Дизель-электрический ледокол "Капитан Белоусов" — один из самых возрастных ледоколов в эксплуатации: в прошлом году ему исполнилось 70 лет. Судно приписано Мариупольскому торговому порту и, несмотря на свой почтенный возраст, в зимний период выполняет работы по проводке судов в бассейне Азовского моря", — говорится в сообщении.

Техническое наблюдение за ремонтом, в ходе которого потребовалось решать целый ряд нестандартных технических задач, осуществляли главный инженер-инспектор Александр Малыш подразделения РС в Севастополе и старший инженер-инспектор первой категории Александр Ивлев. Также специалисты РС выполняли одобрение изделий и комплектующего оборудования, примененных в процессе ремонта и модернизации.

По завершении работ судовая котельная установка предъявлена Регистру в действии, признана соответствующей современным требованиям Правил РС и допущена к эксплуатации.

В ближайшее время, по окончании полного объема ремонтных работ и завершения освидетельствования судна, на ледокол "Капитан Белоусов" будет выдан комплект документов Регистра и судно продолжит выполнять поставленные задачи в Азовском море под флагом Российской Федерации.



Для справки: Название компании: Российский морской регистр судоходства, ФАУ Адрес: 191186, Россия, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8 Телефоны: +78123127875; +7(812)3128878; +7(812)5716891; 88003339999 E-Mail: pobox@rs-class.org Web: www.rs-class.org Руководитель: Куликов Сергей Анатольевич, генеральный директор (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Строящийся для ТОФ ракетный корабль "Ржев" приступил к заводским ходовым испытаниям.

Специалисты Амурского судостроительного завода ОСК (АСЗ) и экипаж малого ракетного корабля "Ржев" проекта 22800 начали первый этап заводских ходовых испытаний МРК в Японском море, сообщил ИАА "ПортНьюс" представитель пресс-службы Тихоокеанского флота (ТОФ).

"Сегодня корабль вышел из достроечной базы АЗС во Владивостоке в Японское море в обеспечении буксиров Тихоокеанского флота", — рассказал он.

Представитель ТОФ отметил, что в ходе проведения испытаний будет выполнена проверка работоспособности систем главной энергетической установки, общекорабельных систем, а также навигационного комплекса.

"МРК "Ржев" — первый в серии малых ракетных кораблей, строящихся на Амурском судостроительном заводе ОСК", — уточнил он. Проект 22800 ("Каракурт") разработан конструкторским бюро ОСК "Алмаз" и представляет собой современное поколение малых ракетных кораблей, созданных с учетом актуальных требований Военно-Морского Флота России к кораблям данного класса.

Как сообщало ранее ИАА "ПортНьюс", закладка МРК проекта 22800 "Ржев" и "Удомля" состоялась на АСЗ в июле 2019 года, церемония спуска на воду прошла 27 сентября 2023 года. "Ржев" (заказ № 201) прибыл на сдаточную базу АСЗ 29 октября 2024 года.



Для справки: Название компании: Амурский судостроительный завод, ПАО (АСЗ) Адрес: 681000, Россия, Хабаровский край, Комсомольск-на-Амуре, Аллея Труда, 1 Телефоны: +7(4217)573483 Факсы: +7(4217)573000 E-Mail: email@amurshipyard.ru Web: <http://асзкмс.рф> Руководитель: Боровский Михаил Васильевич, генеральный директор (Portnews 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Ремонт судов на российских судоремонтных мощностях

Специалисты администрации "Беломорканал" готовят флот к будущей навигации.

Теплоход "Онего" и судно "ДТС-1" подняли на слип, а путевой катер 89 и обстановочный теплоход "Буревестник" выставили на опоры, чтобы заменить наружную обшивку.

Сначала специалисты установили леса и трапы у каждого теплохода, чтобы был доступ на палубы и внутренние помещения. Затем разобрали внутреннюю зашивку корпусов для обеспечения газовой резки и сварки. Демонтировали электродвигатели насосов и устройств — для дефектации и ремонта. Также меняют старые двигатели на новые, сообщает Росморречфлот.



Для справки: Название компании: Администрация Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей, ФБУ (ФБУ Администрация Беломорканал) Адрес: 186350, Россия, Республика Карелия, Медвежьегорск, ул. Дзержинского, 26 Телефоны: +7(81434)56868 Факсы: +7(81434)50304 E-Mail: belomorkanal@bbkanal.ru; belomorkanal@onego.ru Web: <https://www.bbkanal.ru> Руководитель: Серов Анатолий Петрович, руководитель (Корабел.ру 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Выпуск новых судов

Головной буксир проекта Т3150-ЗД "Верман" спущен на воду на Зеленодольском заводе им. Горького.

На Зеленодольском заводе имени А.М. Горького (Татарстан, входит в АО "Судостроительная корпорация "Ак Барс" холдинговой компании "Ак Барс") спущен на воду морской буксир "Верман" — головное судно в серии буксиров проекта Т3150-ЗД. Об этом сообщает пресс-служба Российского морского регистра судоходства (РС), на класс которого строится серия.

В общей сложности в серии предполагается построить пять единиц флота. Строительство ведется в рамках государственного контракта. Техническое наблюдение в процессе постройки осуществляют специалисты Зеленодольского участка Нижегородского филиала РС.

Буксир проекта Т3150-ЗД — многофункциональное аварийно-спасательное судно ледового класса, предназначенное для буксировки несамоходных судов и плавучих сооружений, проводки в акватории портов и постановки судов к причалу, выполнения эскортных операций на скорости до 10 узлов. Технические возможности буксиров также позволяют оказывать помощь в тушении пожаров на судах и портовых сооружениях, участвовать в спасательных операциях и ликвидации аварийных разливов нефти.

Как сообщало ИАА "ПортНьюс", Зеленодольский завод имени А.М. Горького заложил три многоцелевых морских буксира проекта Т3150-ЗД 8 декабря 2021 года. Проект Т3150-ЗД разработало ООО "Морской инжиниринговый центр СПб".

Согласно проекту, судно должно иметь следующие характеристики: длина наибольшая — 30,87 м; длина между перпендикулярами — 29 м; ширина — 11,2 м; высота борта — 5,51 м; осадка — 4,02 м; осадка габаритная — 4,97 м; мощность главных двигателей (не менее) — 2х1920 кВт; тяговое усилие на переднем ходу — 65 тонн; тяговое усилие на заднем ходу — 60 тонн; скорость (не менее) — 14 узлов; экипаж — 10 человек. Автономность судна по запасам пресной воды — 10 суток. Дальность плавания при экономической скорости хода 11,2 узлов — 3500 миль.

Многофункциональные суда серии получают имена: "Верман", "Гирвас", "Оклан", "Кулой" и "Вель" по названию северных рек России, географически находящихся рядом с акваториями эксплуатации судов.

Для справки: Название компании: *Зеленодольское ПКБ, АО* Адрес: 422540, Россия, Республика Татарстан, г. Зеленодольск, ул. Ленина, д. 41а Телефоны: +78437153066 Факсы: +7(84371)57405 E-Mail: info@zpkb.com Web: <https://zpkb.com/> Руководитель: *Жирков Евгений Николаевич, генеральный директор* (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Краболов проекта ССа5712LS "Бухта Ольга" спущен на воду на НСРЗ (Приморский край).

Находкинский судоремонтный завод (НСРЗ, г. Находка, Приморский край) спустил на воду краболовное судно проекта ССа5712LS "Бухта Ольга", построенное для группы компаний "Антей". Как стало известно ИАА "ПортНьюс", спуск состоялся 14 декабря 2025 года без проведения торжественной церемонии.

Закладка краболова состоялась в июне 2020 года в рамках серии из восьми судов. Строительство ведется по программе инвестквот. "Бухта Ольга" стало седьмым судном серии, спущенным на воду для проведения достроечных работ.

Длина судна проекта ССа5712LS составляет 57,7 м, ширина — 12,6 м, мощность главного двигателя — 1620 кВт, скорость — 12,6 узла, автономность — 40 суток. Краболов-живовоз может перевозить до 120 тонн живого краба. Суда имеют ледовый класс Ice2 и предназначены для эксплуатации в Северном и Дальневосточном бассейнах России.



НАХОДКИНСКИЙ
СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

Для справки: Название компании: *Находкинский судоремонтный завод, АО (НСРЗ)* Адрес: 692913, Россия, Приморский край, Находка, пр. Находкинский, 59 Телефоны: +74236699090; +7(4236)622000 Факсы: +7(4236)697204 E-Mail: nsry@nsry.ru Web: <http://www.nsry.ru> Руководитель: *Старовойтов Сергей Сергеевич, генеральный директор* (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Окская судовой верфь спустила на воду экологическое судно "Алеут" проекта RST38.

Сборщик льяльных вод (СЛВ) "Алеут" проекта RST38 18 декабря 2025 года спущен на воду со стапелей АО "Окская судовой верфь" (Навашино, Нижегородская область). СЛВ



ОКСКАЯ СУДОВОЙ ВЕРФЬ
OKSKAYA SUDOVERF, JSC
(SHIPYARD - OKSA)



"Алеут" — третье судно серии, строящейся по заказу ФГУП "Росморпорт", сообщает пресс-служба предприятия. Планируется, что судно пополнит флот Северо-Западного бассейнового филиала Росморпорта во втором квартале 2026 года.

Первые два судна серии — "Копорье" и "Коппи" — вошли в состав флота Северо-Западного и Северо-Восточного бассейновых филиалов соответственно в августе 2024 года. "Коппи" успешно оказывает экологические услуги в морском порту Ванино. Судну "Копорье" после дооснащения присвоена категория МАНС, что сделало его первым в стране автономным служебно-вспомогательным судном. В дистанционном и ручном режимах "Копорье" вскоре приступит к работе в морском порту Усть-Луга. В тот же морской порт после завершения строительства прибудет и СЛВ "Алеут".

В церемонии спуска СЛВ "Алеут" со стороны ФГУП "Росморпорт" приняли участие начальник управления развития и строительства флота Николай Негрей и главный бухгалтер Северо-Западного бассейнового филиала Татьяна Гоголина, которая стала крестной матерью судна.

Сборщики льяльных вод проекта RST38 предназначены для сбора нефтесодержащих вод с судов, их отстаивания и сепарации. СЛВ транспортируют нефтеостатки в хранилище, а очищенную воду возвращают на берег или сбрасывают за борт в разрешенных районах. Кроме того, суда могут использоваться для сбора сточных вод и мусора с последующей перевозкой на береговые очистные сооружения.

При соответствующей модернизации СЛВ способны эксплуатироваться в качестве вспомогательного транспорта для доставки нефтесборного оборудования ЛАРН и боновых заграждений к месту нефтяного разлива за пределами зоны аварийного пятна. Для этого на судах установлена система поиска разливов нефти, которая обрабатывает и анализирует данные со штатной радиолокационной станции с использованием дополнительного программного обеспечения.

Проектом, разработанным ООО "Морское Инженерное Бюро — СПб", предусмотрено ледовое усиление, позволяющее эксплуатировать суда с зимне-весенней навигации до летне-осенней в соответствии с правилами Российского морского регистра судоходства.



Для справки: Название компании: Окская судостроительная компания, АО Адрес: 607100, Россия, Нижегородская область, Навашино, ул. Проезжая, 4/14 Телефоны: +78317557546 Факсы: +7(83175)57101 E-Mail: office@osy.ru; info@osy.ru Web: <http://www.osy.ru/> Руководитель: Сасин Олег Анатольевич, Исполняющий обязанности генерального директора (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Строительство и реконструкция верфей

Жатайская судовой верфь выходит на новый этап промышленного развития (Якутия).

Жатайская судовой верфь выходит на новый этап промышленного развития, связанный с поэтапным наращиванием производственных мощностей и формированием устойчивого производственного цикла. Об этом рассказал Глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев во время передачи "Прямой разговор" на Россия 24. Он отметил, что создание Жатайской судовой верфи стало возможным благодаря системной совместной работе на федеральном и региональном уровнях. Глава региона также подчеркнул, что реализация проекта проходила в непростых условиях, однако поставленные задачи удалось выполнить в полном объеме.

"Уникальность проекта заключается в том, что он был реализован благодаря совместной работе Министерства промышленности и торговли Российской Федерации и Республики Саха (Якутия). Несмотря на все объективные сложности, пандемию COVID-19 и последующие внешние ограничения, удалось найти финансовые решения, довести проект до логического завершения и обеспечить его полноценный запуск. Сегодня предприятие реально работает", — сказал Глава Якутии.

Отдельное внимание он уделил вопросам дальнейшей загрузки судовой верфи и формированию долгосрочного портфеля заказов. Эти темы рассматривались в том числе в рамках визита помощника Президента Российской Федерации, председателя Морской коллегии страны Николая Платоновича Патрушева. Глава Якутии акцентировал внимание на том, что обсуждение носило прикладной характер и было направлено на поиск конкретных решений совместно с федеральными структурами.

"В ходе визита рассматривались в том числе вопросы загрузки Жатайской судовой верфи. По этому направлению определен ряд подходов, которые планируется реализовывать совместно с федеральными ведомствами", — отметил он.

Айсен Николаев указал на необходимость обновления речного флота, прежде всего в бассейне реки Лены. Он обратил внимание на возрастной состав судов Ленского объединенного речного пароходства и отметил, что без системной модернизации дальнейшее развитие речных перевозок невозможно.

"Средний возраст судов ЛОРП сегодня составляет около 43 лет, что объективно требует масштабного обновления речного флота. Данную работу необходимо выстраивать системно, в том числе с использованием механизмов льготного лизинга, которые крайне важны для речных пароходств, работающих в условиях Севера, с короткой навигацией и невозможностью круглогодичной эксплуатации флота", — рассказал руководитель региона.

По его словам, обновление требуется не только транспортным, но и специализированным судам. Наличие собственной современной производственной базы открывает возможности для выполнения этих задач внутри региона.

"Речь идет не только о строительстве новых судов, но и о проведении капитальных ремонтов. Эти работы целесообразно выполнять на базе Жатайской судовой верфи. В настоящее время соответствующих компетенций в Ленском бассейне недостаточно, и организациям приходится направлять суда на ремонт в западные регионы страны", — сказал Айсен Николаев.

Он добавил, что потребность в специализированном флоте характерна не только для Лены, но и для других крупных сибирских рек.

"Все признают, что подобные суда крайне востребованы и на сибирских реках, прежде всего на Лене, не говоря уже о таких реках, как Яна, Колыма и Индигирка, где без специализированного флота сегодня невозможно обеспечить устойчивую работу. Планы по развитию есть, компетенции только начинают формироваться, и важно понимать, что предприятие находится в начале своего производственного пути", — заявил Глава республики.

Предприятие будет поэтапно расширять номенклатуру продукции, ориентируясь на потребности муниципалитетов и отраслевых организаций республики.

"На первом этапе верфь будет выпускать малые паромы для районов республики, а также осваивать иные виды продукции. В частности, прорабатываются проекты по производству металлических мостов для малых рек, которые также могут изготавливаться на площадке судовой верфи", — сообщил Айсен Николаев.

Он подчеркнул, что ключевой задачей на текущем этапе является обеспечение устойчивой загрузки предприятия и формирование долгосрочного эффекта для экономики региона. Последовательная работа в этом направлении позволит Жатайской судовой верфи стать важным промышленным объектом и точкой роста.



ЖАТАЙСКАЯ СУДОВОЙ ВЕРФЬ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Для справки: Название компании: *Жатайская судовой верфь, АО (ЖСВ, ИНН 1435332934)* Адрес: 677902, Республика Саха (Якутия), поселок Жатай, ул. Северная, д.41 Телефоны: +79248606040; +79502874728 E-Mail: info@zsykt.ru



Web: <http://жсс6.рф> Руководитель: *Пермяков Влад Михайлович*, директор (INFOLine, ИА (по материалам Администрации Республики Саха (Якутия)) 15.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости предприятий входящих в "Объединенную судостроительную компанию"

Уставный капитал АО "Балтийский завод" увеличен в 13 раз (Санкт-Петербург).

АО "Балтийский завод" (входит в Объединённую судостроительную корпорацию, ОСК) увеличило уставный капитал с 965 млн до 12,95 млрд рублей. Отчёт об итогах размещения ценных бумаг был зарегистрирован Банком России 26 ноября 2025 года, а 4 декабря изменение размера уставного капитала было внесено в ЕГРЮЛ.



**БАЛТИЙСКИЙ
ЗАВОД**

Информация об изменении капитала содержится в выписке из реестра эмиссионных ценных бумаг Банка России и данных сервиса "Контур.Фокус". Увеличение стало результатом дополнительной эмиссии акций, размещённых путём закрытой подписки. Решение о выпуске было зарегистрировано 24 октября 2022 года. В рамках допэмиссии было размещено 49,8 млн обыкновенных акций номиналом 240,4 рубля каждая.

"Уставный капитал АО "Балтийский завод" был увеличен в результате дополнительной эмиссии ценных бумаг, которые размещались посредством закрытой подписки среди всех акционеров. В результате дополнительной эмиссии акций доля основного акционера АО "Балтийский завод" выросла", — сообщили "Деловому Петербургу" в пресс-службе материнской компании, АО "ОСК".

В корпорации уточнили, что размещаемые акции оплачивались рублями.

Согласно годовому отчёту "Балтийского завода" за 2024 год до проведения эмиссии основным акционером завода являлась ОСК с долей 98,29%. Общее число акционеров — физических и юридических лиц — составляло около 2,5 тыс. Также у государства есть специальное право на участие в управлении ("золотая акция"). Текущая структура акционеров после закрытой подписки не раскрывается.

В марте 2025 года, публикуя годовую отчётность за 2024 год, АО "Балтийский завод" сообщило о чистой прибыли в размере 3,659 млрд рублей при отрицательной величине чистых активов (–2,95 млрд рублей). В пояснениях к отчётности руководство предприятия отмечало наличие "существенной неопределённости", которая может вызывать сомнения в способности компании продолжать непрерывную деятельность. Таким образом, проведение эмиссии произошло спустя несколько месяцев после публикации данных, указывающих на возможные финансовые сложности предприятия.

Для справки: Название компании: *Балтийский Завод, АО (ИНН 7830001910)* Адрес: 199106, Россия, Санкт-Петербург, Косая линия, 16 Телефоны: +78123249435; +78123249734; +78123249121 E-Mail: zavod@bz.ru; pr@bz.ru Web: <https://www.bz.ru> Руководитель: Коновалов Александр Васильевич, генеральный директор (Деловой Петербург 17.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Крупная петербургская верфь привлечет у государства 90 млрд рублей.

ЦБ РФ зарегистрировал дополнительный выпуск акций петербургского ПАО "Судостроительный завод "Северная верфь" (входит в Объединённую судостроительную корпорацию, ОСК), говорится в оперативных материалах Банка России. Судя по объёму эмиссии и цене продажи бумаг, одна из крупнейших в стране верфей может привлечь от акционеров почти 90 млрд руб.



СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ
Судостроительный завод

В сообщении ЦБ отмечается, что бумаги будут размещаться путём закрытой подписки — "только среди акционеров". Акционеры "Северной верфи" с 2022 года не раскрываются, но в 2021 году 99,3% акций компании в той или иной форме принадлежали государству: 85,7% — ОСК, 13,6% — Росимуществу. В последних квартальных отчётах ПАО говорится, что "в уставном капитале нет долей, находящихся в федеральной собственности". Это может означать, что Росимущество после 2021 года передало ОСК акции петербургского завода.

В рамках дополнительного выпуска в течение года "Северная верфь" намерена разместить 26,7 млн акций по цене 3 371 рубль за бумагу номиналом 1 рубль. Таким образом, если выпуск будет размещён полностью, предприятие получит от своих акционеров 89,9 млрд руб.

Это самая масштабная эмиссия в истории завода. Предыдущая была "закрыта" в конце июня. Тогда "Северная верфь" разместила 2,038 млн акций, то есть в 13 раз меньше, чем планируется теперь. Благодаря эмиссии завод привлёк от акционеров 14,6 млрд руб. в денежной форме и 1,85 млрд руб. в виде имущества.



В пресс-службе ОСК не стали комментировать, на какие цели планируется направить привлекаемые "Северной верфью" средства.

Вместе с тем в ОСК неоднократно заявляли о предстоящей масштабной модернизации "Северной верфи". После нее производительность завода к 2030 году возрастет в 16 раз, заявил в июне в ходе встречи с губернатором Александром Бегловым на полях Петербургского международного экономического форума председатель совета директоров ОСК, президент ВТБ Андрей Костин. Инвестиции в модернизацию петербургской верфи составят, по его словам, не менее 300 млрд руб.

Как ранее писал РБК Петербург, "Северная верфь" закончила 2024 год с рекордным для себя убытком — 7,5 млрд руб. В последний раз завод заканчивал год с прибылью в 2020-м — тогда она составила 173 млн руб. В последующие три года фиксировались убытки — 3,5 млрд, 5,9 млрд и 6,9 млрд руб.

В январе-сентябре 2025 года предприятие вновь показало убыток 5,8 млрд руб. при выручке 15,8 млрд. Вместе с тем впервые за долгое время сальдо денежных потоков ПАО оказалось положительным и составило 15,9 млрд руб. В частности, поступления от продажи продукции на 1 октября (29,7 млрд руб.) в 2,3 раза превосходили показатель за тот же период прошлого года, а расходы (20,7 млрд руб.) остались почти такими же.

В отчете "Северной верфи" за первое полугодие говорится, что "на различных этапах строительства находятся 17 единиц кораблей и судов". "Завод имеет сбалансированную загрузку производственных мощностей, обеспеченную заказами Военно-Морского флота России и гражданского судостроения, что позволяет сокращать расходы на содержание завода, повышать квалификацию персонала, иметь стабильные взаимоотношения с предприятиями-контрагентами", — отмечается в документе.

Для справки: Название компании: *Судостроительный завод Северная верфь, ПАО (СЗ Северная Верфь, ИНН 7805034277)* Адрес: 198096, Россия, Санкт-Петербург, ул. Корабельная, 6 Телефоны: +78126005260 Факсы: +78127877678 E-Mail: info@nordsy.spb.ru Web: <https://www.aosk.ru/companies/oao-sudostroitelnyy-zavod-severnaya-verf/> Руководитель: *Волегов Василий Михайлович, временно исполняющий обязанности генерального директора (РосБизнесКонсалтинг 18.12.25)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Росимущество завершило оценку акций компании "Нива-СВ" для их внесения в уставный капитал ОСК.

Завершена оценка 100% пакета акций АО "Нива-СВ" для внесения его в уставный капитал АО "Объединенная судостроительная корпорация" в качестве вклада Российской Федерации. Об этом сообщает пресс-служба Федерального агентства по управлению государственным имуществом (Росимущество).

"Интеграция АО "Нива-СВ" и ряда других обществ в состав АО "ОСК" позволит консолидировать земельные участки для строительства современного судостроительного комплекса на территории ПАО СЗ "Северная верфь", — говорится в сообщении.

Отмечается, что оценка проведена во исполнение указа президента Российской Федерации от 8 сентября 2025 года № 633 "О дальнейшем развитии акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация".



Для справки: Название компании: *АО «Объединенная судостроительная корпорация»* Адрес: 115184, Россия, Москва, ул. Большая Татарская, 11, корп. В Телефоны: +74956173300; +78124941742 Факсы: +74956173400; +78124941743 E-Mail: info@aosk.ru Web: <https://www.aosk.ru> Руководитель: *Костин Андрей, Председатель Совета директоров; Пучков Андрей Сергеевич, генеральный директор (Portnews 18.12.25)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Модернизация "Красного Сормово" позволит перейти к серийному выпуску судов методом крупноблочного строительства.

В ходе рабочей поездки генеральный директор ОСК Андрей Пучков посетил завод "Красное Сормово", где ознакомился с ходом реализации программы модернизации предприятия. Об этом сообщает пресс-служба корпорации.

Руководителю ОСК представили ключевые проекты по обновлению производственных мощностей, он осмотрел ряд цехов, где внедряются новые линии резки металла, автоматизированная сварка и крупноблочное строительство. Напомним, программа модернизации "Красного Сормова" предусматривает инвестиции порядка 7,5 млрд рублей в первый этап, включающий обновление парка технологического оборудования, капитальный ремонт и



АО «ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»



строительство инфраструктурных объектов, а также внедрение цифровых технологий управления производством. Эти меры должны обеспечить переход завода к выпуску судов методом крупноблочного строительства и сделать площадку базовой верфью ОСК для судов класса "река-море" на основе унифицированной "Платформы № 1", разработанной блоком инжиниринга ОСК совместно с конструкторским бюро "Вымпел".

В рамках визита Андрей Пучков провел встречу с трудовыми коллективами завода "Красное Сормово" и конструкторского бюро ОСК "Вымпел". Обсуждались подготовка к запуску серийного строительства судов на базе "Платформы № 1", организация "бесшовного" взаимодействия верфи и конструкторского бюро, включая создание постоянных рабочих мест для конструкторов на площадке завода, а также вопросы организации производства и повышения эффективности.

"Наша задача заключается в том, чтобы производить порядка 20 судов такого класса в год", — отметил Андрей Пучков, обращаясь к рабочим и конструкторам.

Отдельный блок встречи с коллективами был посвящен социальной политике: развитию программ добровольного медицинского страхования, обновлению социальной инфраструктуры, мерам поддержки молодых специалистов и семей работников.

Для справки: Название компании: *Завод Красное Сормово, ПАО* Адрес: 603950, Россия, Нижегородская область, Нижний Новгород, ул. Баррикад, 1 Телефоны: +7(8312)296127; +7(8312)296105; +7(8312)296425; +7(8312)296262; +7(8312)296150 Факсы: +7(831)2730649 E-Mail: info@krsormovo.ru Web: <http://krsormovo.nnov.ru/> Руководитель: Ляшенко Сергей Михайлович, генеральный директор; Петров Борис, временно исполняющий обязанности генерального директора (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Разобраться с "дочками". "Деловой Петербург". 17 декабря 2025

ОСК сменила директоров концерна "Океанприбор", входящего в Корпорацию морского приборостроения

У занимавшего с марта 2017 года пост генерального директора АО "НИИ "Бриз"" Андрея Чурсанова 30 ноября истёк трёхгодичный контракт.

"Меня вызвали к руководству и сказали, что, к сожалению, контракт со мной продлён быть не может по причине, что руководство ОСК считает структуру Концерна "Океанприбор" несовершенной и требует её серьёзной, глубокой реструктуризации. С 1 декабря я пенсионер", — так Андрей Чурсанов рассказал о своём увольнении.

По словам Андрея Чурсанова, его бывший шеф, генеральный директор АО "Концерн "Океанприбор"" Андрей Шатохин, заниматься реструктуризацией не захотел, но спорить с руководством ОСК не стал и ушёл работать в другую госкорпорацию. "Сами понимаете, с начальством спорить — себе дороже", — уточнил Андрей Чурсанов.

Андрей Шатохин возглавлял "Океанприбор" с июля 2013 года, НИИ "Бриз" — дочерняя компания "Океанприбора".

"У нас состоялся прощальный разговор с Шатохиным, и последняя его фраза мне кажется символической. Он сказал мне: "Андрей Валентинович, к сожалению, вы стали заложником своей успешности"", — рассказал Андрей Чурсанов.

Автору текста Андрей Шатохин прокомментировал своё увольнение кратко и позитивно. "У меня другие задачи. У каждого есть свои задачи в жизни, они всегда меняются. Есть рост, который мне интересен", — заявил он.

С 10 декабря в "Океанприборе" и в НИИ "Бриз" назначены временно исполняющие обязанности директоров — генеральный конструктор Андрей Криницкий и главный инженер Дмитрий Прокофьев соответственно. О своих планах на новых должностях оба рассказывать отказались.

В Объединённой судостроительной корпорации и в Корпорации морского приборостроения на редакционные запросы к моменту публикации не отреагировали.

Ликвидация "дочек"

Концерн "Океанприбор" занимается разработкой систем гидроакустики для российского Военно-морского флота. НИИ "Бриз" разрабатывает, изготавливает и внедряет устройства силовой электроники для этих систем.

В 2022 году "Океанприбор" вместе с ещё тремя концернами — НПО "Аврора", "Моринформсистема-Агат" и ЦНИИ "Электроприбор" — вошли в АО "Корпорация морского приборостроения" (КМП).

У Концерна "Океанприбор" три петербургские дочерние компании: АО "НИИ "Бриз"", АО "Научно-производственное предприятие "Радуга"", АО "Водтрансприбор-пуск" и четыре иногородние: АО "Таганрогский завод "Прибой"", волгоградские АО "НИИ гидросвязи "Штиль"" и АО "Производственный комплекс "Ахтуба"", северодвинское АО "Северный рейд". У некоторых из них есть свои дочерние компании. В частности, НИИ "Бриз" владеет 100% долей петербургского ООО "Моринфотех", которое выпускает цифровые продукты для организаций, работающих в сфере гособоронзаказа.





С 3 июня 2025 года КМП сама является дочерним обществом АО "Объединённая судостроительная корпорация" (ОСК). С ней Андрей Чурсанов и связывает своё увольнение и увольнение своего бывшего шефа Андрея Шатохина.

"В принципе, решение правильное. Но в связи с тем, что судостроение находилось в больших убытках, руководство ОСК поручили банку ВТБ, чтобы сделать отрасль рентабельной. Тоже абсолютно правильное решение — весь мир зарабатывает большие деньги на судостроении. Но есть одно но. В судостроение стали вводиться стиль управления и корпоративные стандарты из банковской сферы, в том числе требования к руководящему составу", — говорит бывший руководитель НИИ "Бриз".

По словам Андрея Чурсанова, суть реструктуризации будет заключаться в том, что все иногородние дочерние предприятия концернов КМП должны быть трансформированы в филиалы, а предприятия, находящиеся в Петербурге, — в структурные подразделения соответствующих концернов.

"Вся фишка нашего НИИ заключалась в самостоятельности и комплексности структуры — это позволяло проводить разработки от техпроекта и рабочей конструкторской документации до действующих опытных образцов и внедрения их на корабли и суда", — говорит он.

В прошлом году НИИ "Бриз" стал победителем конкурса Минпромторга на звание "Организации оборонно-промышленного комплекса высокой социально-экономической эффективности" в номинации "Лидер среди научных организаций судостроительной промышленности" за 2023 год.

Проще и с закупками

Партнёр юридической фирмы Nektorov, Saveliev & Partners (NSP) Роман Макаров полагает, что, преобразуя дочерние компании концернов, входящих в Корпорацию морского приборостроения, в филиалы и структурные подразделения, ОСК может преследовать несколько целей.

"Кроме упрощения корпоративной структуры наличие длинной цепочки дочерних лиц, принадлежащих Российской Федерации, является законным способом избежать применения к "дочкам" "четвёртого уровня" и ниже положений 223-го федерального закона "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц". Там написано, что общества, в уставном капитале которых доля участия государства более 50%, должны соблюдать процедуру закупок. Это касается самих таких компаний, их "дочек" и "внучек" — а на 4-м уровне всё отменяется. Возможно, ОСК хочет сделать так, чтобы ни при каких обстоятельствах дочерние компании входящих в Корпорацию морского приборостроения концернов не выпадали из действия 223-го закона", — полагает юрист.

Партнёр юридической практики консалтинговой компании "Альтхаус" Александр Арбузов полагает, что причиной затеянной ОСК реструктуризации, скорее всего, стало желание объединить коллективы и сократить административные расходы.

"Когда у вас несколько юридических лиц, пусть и дочерних, привлечение к работам сотрудников из разных компаний — это всегда субподряд, а стало быть, траты, потеря времени на оформление. Кроме того, формально работодателем для работников "дочек" выступает непосредственно их фирма, а не головная компания. Возникает конкуренция за проекты, сложнее организовать сотрудников на большие проекты, доводить до них решения корпорации. Немудрено, что большие компании часто идут на объединение разрозненных юридических лиц под одним началом. Бывают, конечно, и другие причины (желание повысить привлекательность головной компании за счёт присоединения "дочек", снижение коммерческих рисков недружественного изъятия и пр.), однако, думается, в данном случае цель — объединение коллективов", — говорит эксперт.

Для справки: Название компании: *Концерн Океанприбор, АО* Адрес: Санкт Петербург, 197376, Чкаловский пр. д.46 Телефоны: +7(812)3208040; +7(812)3208042 Факсы: +7(812)3208052 E-Mail: mail@oceanpribor.ru Web: www.oceanpribor.ru Руководитель: *Криницкий Сергей Александрович, временно исполняющий обязанности генерального директора* (Деловой Петербург 17.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости судостроительных и судоремонтных компаний

Председатель Морской коллегии Николай Патрушев принял участие в закладке судов на первой в РФ цифровой верфи в Карелии.

Они будут использоваться для приема, транспортировки и разгрузки грунта на подводных отвалах в Азовском и Черном морях

Помощник президента, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев принял участие в церемонии закладки килей двух самоходных грузоотвозных шаланд на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе (ОССЗ) в Петрозаводске, передает корреспондент ТАСС. Это первые из шести судов, строящихся по заказу "Росморпорта", они будут использоваться для приема, транспортировки и разгрузки грунта на подводных отвалах в Азовском и Черном морях.

В церемонии закладки килей также приняли участие полномочный представитель президента России в Северо-Западном федеральном округе Игорь Руденя и глава Карелии Артур Парфенчиков.

"Сегодня мы присутствуем при закладке килей двух судов для проведения ремонтных дноуглубительных работ, которые станут первой продукцией, выпускаемой в новом блоке корпусных цехов. Это событие является важным шагом в деле возрождения отечественного дноуглубительного флота", - сказал Патрушев.

Это первые суда, заложенные на новых производственных мощностях. По данным правительства Карелии, каждое из них рассчитано на экипаж из шести человек. Отличительная особенность новых грунтоотвозных шаланд - раскрытие корпуса по всей длине судна с помощью гидравлических приводов. Такая схема разгрузки ранее не применялась в отечественном судостроении. Для улучшения маневренных характеристик суда оснащены носовым подруливающим устройством.

Модернизация ОССЗ

Инвестиционный проект по глубокой модернизации Онежского судостроительно-судоремонтного завода, результатом которого стало появление первой в стране цифровой верфи, удалось реализовать при поддержке Николая Патрушева.

Новые производственные мощности ОССЗ были построены в рамках первой очереди модернизации завода. Отмечается, что это уникальный центр компетенций цифрового судостроения, который может быть использован в качестве прототипа для других проектов судостроительных заводов страны. Новые цеха предназначены для строительства сухогрузов, в том числе смешанного типа "река - море", судов технического флота и буксиров, включая суда ледового класса.

Модернизация Онежского судостроительно-судоремонтного завода позволит увеличить его производственные мощности более чем в два раза - с трех до восьми судов ежегодно. Наличие у Карелии опыта строительства технических судов позволяет многим регионам России, в том числе дальневосточным, рассматривать ОССЗ как надежную площадку для размещения заказов, добавили в правительстве.

В ходе визита на предприятие Игорь Руденя и Николай Патрушев ознакомились с работой новых цехов и обсудили второй этап модернизации завода - на эти цели ОССЗ уже выделены средства.

Для справки: Название компании: *Онежский судостроительно-судоремонтный завод, АО (ОССЗ)* Адрес: 185005, Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, ул. Ригачина, 25 Телефоны: +78142330321 E-Mail: mail@onegoshipyard.ru Web: <http://onegoshipyard.ru> Руководитель: Майзус Владимир Борисович, директор (ТАСС 15.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Онежский завод не восстановил график постройки судов после возгорания.

Онежскому судостроительно-судоремонтному заводу в Карелии не удалось восстановить график постройки ряда судов, сообщил помощник президента РФ, председатель Морской коллегии России Николай Патрушев на совещании по вопросам цифровизации судостроения.

В апреле на судостроительно-судоремонтном заводе в Петрозаводске случился пожар: загорелась кровля ангара на общей площади 1,7 тысячи м2. При тушении взорвался газовый баллон. Пожар ликвидировали.

Возгорание произошло при производстве работ на объекте строительства четвертого производственного цеха цифровой судовой верфи. Позже глава Республики Карелия





Артур Парфенчиков заявлял о том, что срок устранения последствий пожара на этом предприятии составит 2-3 месяца.

"В этом году завершена реализация первой очереди глубокой модернизации Онежского завода. Оперативно устранены последствия произошедшего на предприятии пожара. Однако возникший в связи с этим срыв графика постройки ряда судов пока не ликвидирован. Нужно наверстать отставание без ущерба для качества строительства", — сказал Патрушев.

Глава Морской коллегии РФ подчеркнул, что необходимо оперативно приступить к реализации второй очереди глубокой модернизации завода, в рамках которой должны быть построены автоматизированный комплекс по производству судового оборудования, модернизированы открытый стапель и слип для спуска и подъема судов. "Правительством России единственным исполнителем этих работ определено ООО „Энергоальянс“. Финансирование всех мероприятий обеспечено. При этом важно учесть ранее имевшие место проблемы, в том числе в обеспечении пожаробезопасности с тем, чтобы добиться необходимого качества и не допустить срыва сроков сдачи объектов", — пояснил он.

Для справки: Название компании: Онежский судостроительно-судоремонтный завод, АО (ОССЗ) Адрес: 185005, Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, ул. Ригачина, 25 Телефоны: +78142330321 E-Mail: mail@onegoshipyard.ru Web: <http://onegoshipyard.ru> Руководитель: Майзус Владимир Борисович, директор (Эксперт Северо-Запад 16.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ПКБ "Петробалт", Онежский ССЗ и АО "Аскон" подписали соглашение о совместной цифровой среде.

Проектно-конструкторское бюро "Петробалт" (ООО ПКБ "Петробалт"), Онежский судостроительно-судоремонтный завод (АО "ОССЗ") и разработчик программного обеспечения АО "Аскон" подписали соглашение о совместной цифровой среде "Цифровое КБ — Цифровая верфь". Как сообщает пресс-служба проектной организации, подписание состоялось в Петрозаводске (Республика Карелия) в рамках мероприятия по закладке на ОССЗ килей двух самоходных грузоотвозных шаланд проекта PBSHB6.



Отмечается, что соглашение предусматривает отработку "Цифровой платформы судостроения" — программного решения "Аскон" для проектирования и строительства объектов морской техники.

Проект шаланды PBSHB6 (проектант — ПКБ "Петробалт") уже использовался в развернутом тестировании "Цифровой платформы судостроения" в сентябре 2025 года. Тогда конструкторы ПКБ "Петробалт" и эксперты СПбГМТУ одними из первых в отрасли применили новое решение на практике в рамках специализации "Корпус".

Илья Щербаков, генеральный директор ПКБ "Петробалт":

— За счет внедрения новых технологий и перехода на отечественные решения меняется сама модель судостроения. Цифровые платформы связывают между собой этапы жизненного цикла судна, обеспечивая цифровую непрерывность процессов. Мы переходим от проектирования чертежей к проектированию жизненного цикла судна. Данное соглашение — еще один шаг к этой новой модели судостроения, когда цифровое ПКБ "Петробалт", цифровая верфь "ОССЗ" и разработчик цифровой платформы судостроения "Аскон" вместе, в бесшовной цифровой среде, работают с проектом шаланды. При этом проект оформлен в виде информационной модели для его полного соответствия реальным потребностям заказчика, заданным срокам и бюджету.

Александр Петров, директор департамента развития отраслевых решений для судостроения компании "Аскон":

— Судостроение — отрасль с длинной цепочкой кооперации, в которую вовлечены проектант, изготовители оборудования, многочисленные подрядчики, судостроительная верфь. В партнерстве с Онежским судостроительно-судоремонтным заводом, где в рамках проекта "Цифровая верфь" продолжается адаптация наших систем ЛОЦМАН:PLM и КОМПАС-3D, и ПКБ "Петробалт" мы будем отрабатывать непрерывную сквозную цифровую цепочку. Это позволит избежать потерь данных и времени при передаче данных от КБ к предприятию-изготовителю, от проекта к металлу. Символично, что соглашение подписывается в день закладки первых судов-шаланд.

Татьяна Зайцева, руководитель проекта цифровизации АО "ОССЗ":

— Соглашение с разработчиком инженерного ПО компанией "Аскон" — логичное развитие стратегии "Цифровая верфь" с учетом разработки "Цифровой платформы судостроения". Проект шаланды с ПКБ "Петробалт" станет хорошей возможностью проверить отечественные цифровые решения на реальном производстве.

Для справки: Название компании: ПКБ Петробалт, ООО Адрес: 199106, Россия, Санкт-Петербург, ул. Карлаихина, 1-3, литер А Телефоны: +7(812)6445686 Факсы: +7(812)6445688 E-Mail: office@petrobalt.ru Web: <https://petrobalt.ru/> Руководитель: Щербаков Илья Вадимович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Онежский судостроительно-судоремонтный завод, АО (ОССЗ) Адрес: 185005,



Россия, Республика Карелия, Петрозаводск, ул. Ригачина, 25 Телефоны: +78142330321 E-Mail: mail@onegoshipyard.ru Web: <http://onegoshipyard.ru> Руководитель: Майзус Владимир Борисович, директор

Для справки: Название компании: Аскон, АО Адрес: 199155, Россия, Санкт-Петербург, ул. Одоевского, 5, литера А Телефоны: +78007000078; +78127033930; +78127033934 E-Mail: info@ascon.ru Web: <https://ascon.ru> Руководитель: Богданов Максим Юрьевич, генеральный директор (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Министр транспорта РФ обсудил с руководством судзавода имени Б.Е. Бутомы (Керчь) возможности повышения темпов выпуска судов.

Министр транспорта РФ Андрей Никитин с рабочим визитом посетил судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы (г. Керчь, Республика Крым), где обсудил с руководством предприятия вопросы модернизации производства, повышения эффективности технологического процесса, внедрения современных решений, позволяющих ускорить темпы выпуска судов и повысить качество продукции. Об этом сообщает пресс-служба судзавода.



Стороны также рассмотрели перспективы строительства новых заказов и развития сотрудничества с отечественными поставщиками материалов и оборудования.

В настоящее время на предприятии осуществляется строительство современного грузопассажирского парома "Петропавловск" проекта CNF22. Этот паром предназначен для перевозки 150 пассажиров, автомобилей различного класса, автобусов и грузовых контейнеров, обеспечивая надежное транспортное сообщение между ключевыми портовыми городами и регионами страны.

Для справки: Название компании: Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы, АО (ИНН 9111022140) Адрес: 298313, Россия, Республика Крым, Керчь, ул. Танкистов, 4 Телефоны: +73656133055; +73656137139; +73656137570 Факсы: +73656137113 E-Mail: shipyard@kerchbutoma.ru Web: <https://kerchbutoma.ru> Руководитель: Гончаров Олег Александрович, генеральный директор (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости о производстве оборудования и компонентов

Совладелец "БалтПроекта" построит в Астраханской области завод судовых двигателей за 2,5 млрд рублей.

Совладелец и генеральный директор петербургского ООО "БалтПроект" Василий Семенов возглавил компанию, которая реализует проект строительства завода по выпуску судовых и промышленных двигателей на территории особой экономической зоны (ОЭЗ) "Лотос" в Наримановском районе Астраханской области.

АО "Кит Судостроение Лотос", зарегистрированное 24 ноября в ОЭЗ, планирует выпускать четыре линейки среднеоборотных двигателей мощностью от 700 до 4,5 тыс. кВт для судостроения и береговой энергетики. На первом этапе речь идет о производстве около 100 установок в год с возможностью увеличения до 200 при наличии спроса. Объем инвестиций оценивается в 2,5 млрд рублей, средства частные, акционерами выступают граждане России. Проект, представленный на выставке "Нева-2025", реализуется с участием консорциума KIT Shipbuilding и китайской Ningbo C.S.I. Power & Machinery Group, запуск серийного производства намечен на 2027 год.

ООО "БалтПроект", продвигающее бренд "Группа компаний "Балтик"", специализируется на крупноузловой сборке и поставках энергетических установок для судостроения и береговой инфраструктуры. Компания зарегистрирована в Петербурге, 56% принадлежит Татьяне Михайловой, 22% — Василию Семенову, еще 22% оформлены на само общество; выручка за 2024 год, по данным издания, составила около 1,3 млрд рублей.

"БалтПроект" уже собирает дизель-генераторы мощностью 200–1300 кВт на площадке в Стрельне, поставляет около 70 установок в год, в том числе для сухогрузов проекта RSD59ARC, и заявлял о планах оснастить собственным дизель-генератором строящееся на "Адмиралтейских верфях" научно-исследовательское судно "Иван Федоров", которое должно отправиться в экспедицию в Антарктиду в 2028 году.

По оценке опрошенных изданием экспертов, рынок среднеоборотных двигателей мощностью 700–4500 кВт в России остается одним из самых востребованных на фоне ухода части иностранных производителей, однако заявленных 2,5 млрд рублей может не хватить для полного цикла производства — на начальном этапе проект, вероятно, будет ближе к сборочному. Дополнительно указываются риски конкуренции с Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК) и зависимость от китайских технологий при частичной локализации.

Для справки: Название компании: *БалтПроект, ООО (ИНН 7816372824)* Адрес: *191025, Россия, Санкт-Петербург, Дмитровский пер., 7 литера А, помещение 2н* Телефоны: *+78125719791; +78122075051* E-Mail: info@baltec.su Web: <https://baltec.su/> Руководитель: *Семенов Василий Викторович, генеральный директор*

Для справки: Название компании: *Особая экономическая зона ЛОТОС, АО (ОЭЗ ЛОТОС, ИНН 3023009439)* Адрес: *414000, Россия, Астраханская область, Астрахань, ул. Ульяновых, 18 А* Телефоны: *+78512513266* E-Mail: lotos@sezlotos.ru Web: <https://www.sezlotos.ru/>; <https://caspiandcluster.ru/> Руководитель: *Ким Александр Владимирович, генеральный директор (Коммерсантъ 16.12.25)*

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

КМЗ разработал импортозамещенные электрические винторулевые колонки для судов мало- и среднетоннажного флота.

Кингисеппский машиностроительный завод (КМЗ) разработал импортозамещенные электрические винторулевые колонки (ЭВРК) в диапазоне мощностей от 0,2 до 3,5 МВт для судов мало- и среднетоннажного флота. Работы выполняются в рамках соглашения с Минпромторгом РФ. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на управляющего директора КМЗ Михаил Даниленко.

"Проект является частью программы импортозамещения судового комплектующего оборудования и направлен на формирование в России собственной линейки электрических винторулевых колонок широкого мощностного диапазона. В дальнейшем планируется изготовление опытных образцов, проведение стендовых и сертификационных испытаний, а также подготовка продукции к серийному производству", — отметил Михаил Даниленко.





Отмечается, что инвестиции в проект составляют 469 млн рублей. Также рассматривается возможность увеличения общего бюджета проекта до 865 млн рублей.

Уточняется, что по проекту ЭВРК мощностью 2 МВт завершен этап разработки технического проекта. Параллельно ведутся проработка технического проекта и разработка рабочей конструкторской документации для ЭВРК мощностью 3 МВт в исполнении с ледовым классом Arc5. Определены ключевые конструктивные и компоновочные решения, выполнены прочностные, кинематические и тепловые расчеты, подготовлен комплект технической документации. Проектные изделия рассчитаны на эксплуатацию в сложных морских условиях, включая ледовые районы плавания.

Разрабатываемые электрические винторулевые колонки предназначены для оснащения аварийно-спасательных, вспомогательных, научно-исследовательских, пассажирских и специальных судов. Их применение позволяет повысить маневренность судов, упростить компоновку энергетических установок и снизить эксплуатационные затраты.

Для справки: Название компании: Кингисеппский машиностроительный завод, ООО (КМЗ) Адрес: 192241, Россия, Санкт-Петербург, пр. Большой Смоленский, 15, корп. 2 Телефоны: +78123185204 E-Mail: info@kmz1.ru Web: <http://www.kmz1.ru> Руководитель: Русин Анатолий Сергеевич, генеральный директор (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"Р-Флот" отгрузил оборудование для буксира проекта Н-3291 и барж проекта RDB66.68.

Машиностроительным производством Группы компаний "Р-Флот" изготовлены и отгружены заказчикам лебедки универсальные ЛУ-60 и гаки откидные 400 кН.

Лебедки отправлены в судоходную компанию "АРК" и будут установлены на буксир-толчок "Бизон" проекта Н-3291. Заказчиком гаков выступает "Сибирский центр логистики", отправлены на "Самусьский судостроительно-судоремонтный завод", где будут установлены на строящиеся баржи проекта RDB66.68М, сообщает "Р-Флот".



Для справки: Название компании: Судостроительный комплекс Р-ФЛОТ, ООО (ГК Р-Флот)

Адрес: 607611, Россия, Нижегородская область, Богородский р-н, п. Окский, ул. Береговая, 1 Телефоны: +78314222542; +78314177949 E-Mail: office@r-flot.com Web: <https://r-flot.com/> Руководитель: Клепиков Алексей Валерьевич, генеральный директор (Корабел.ру 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

"ВНИИР-Прогресс" поставил комплект судового электрооборудования для атомного ледокола "Лидер".

Филиал "ВНИИР-Прогресс" в СПб, входящий в группу компаний "АБС Электро", изготовил и поставил комплект судового электрооборудования для строительства атомного ледокола проекта "Лидер" — самого мощного в мире ледокола своего класса, способного преодолевать льды толщиной более 4 м. Об этом сообщает пресс-служба "ВНИИР-Прогресс".

"Ледокол получил электрооборудование, которое отлично работает даже в сложных условиях Арктики. Оно включает главные распределительные щиты, контролирующие все электрические части судна, а также системы безопасности, обеспечивающие бесперебойное питание, если вдруг возникнут проблемы с основными источниками энергии", — говорится в сообщении.

Отмечается, что особое внимание уделено щитам резервной энергетической установки, чтобы подавать электричество двум ядерным реакторам, установленным на судне, если обычным турбогенераторам потребуется усиление.

Все приборы оснащены современными технологиями с элементами искусственного интеллекта. Они автоматически отслеживают состояние оборудования, проверяют напряжение и ток, управляют включением и выключением техники, защищают ее от перегрузок и повреждений.

Для справки: Название компании: Санкт-Петербургский филиал ВНИИР-Прогресс, АО Адрес: 197348, Россия, Санкт-Петербург, Богатырский пр., д. 18 корп., 1, литера А Телефоны: +78126220591 Факсы: +78126220519 E-Mail: spb@abselectro.com Web: <https://www.abselectro.com> Руководитель: Козлов Александр Васильевич, Директор филиала (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Россия разработала собственные мембранные технологии хранения СПГ на судах-газовозах.

В России разработаны отечественные технологии, которые позволяют заместить практически весь комплекс систем хранения СПГ на газовозах, использующих мембранную конструкцию танков. Об этом на брифинге в Санкт-Петербурге заявил генеральный директор Российского морского регистра судоходства (РС) Сергей Куликов.

«По факту, на текущий момент я считаю, что мембранные технологии в России уже есть. Я думаю, что в ближайшее время они будут применяться. Главная технология есть, она отработана, она сертифицирована в регистрах», — сказал руководитель РС.

Он подчеркнул, что такая технология является основой для мембранного газовоза — судна, которое относится к числу самых сложных среди проектов газовозов.

«Если будет поставлена задача сделать 100-процентный российский газовоз, то, наверное, это получится», — считает Сергей Куликов. (Portnews 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Как развивается российское двигателестроение. "РБК Отрасли". 15 декабря 2025

Уход иностранных компаний стал драйвером для модернизации отечественного производства двигателей и разработки новых моделей

Двигателестроение признано руководством страны одним из ключевых показателей технологического развития и суверенитета. От него зависят автомобильная, авиационная, судостроительная, локомотивная отрасли, а также производство газотурбинных и ракетных двигателей, говорят эксперты.

По данным Минэкономразвития России, в первом полугодии рост производства машиностроительного комплекса в целом составил 11,8%. При этом в третьем квартале 2025 года перспективы роста среди крупных секторов промышленности показало транспортное машиностроение: инвестиции в секторе увеличились в 3,3 раза к аналогичному прошлогоднему периоду. Темпы ускорились и в сравнении со вторым кварталом этого года, когда прирост составил 41,4% год к году.

На этом фоне для производства двигателей складываются благоприятные условия, говорят эксперты. Российское двигателестроение — база развития транспортного машиностроения, перспективы которой связаны с формированием суверенных технологических компетенций, отмечает заместитель директора Института народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук (ИНП РАН) Игорь Фролов.

"Несмотря на то что двигатель — сложный продукт, в России есть компетенции для такого производства — как конструкторские, так и технологические", — отмечает заместитель генерального директора по развитию и операционной эффективности Объединенной судостроительной компании (госкорпорация ОСК) Сергей Бондаренко. Кроме того, по его словам, без двигателей собственного производства всегда будут существовать риски сбоев поставок.

Как отечественное двигателестроение адаптируется к новой реальности

До 2022 года, по словам экспертов, практически ни одна подотрасль двигателестроения в России не производила продукцию полностью из российских комплектующих. Западных партнеров на российском рынке частично заменили азиатские производители, говорит Сергей Бондаренко. При этом качество продукции, по его словам, в среднем снизилось. В целом ограничения импорта стали катализатором для появления собственных разработок, хотя и с разным успехом в зависимости от отрасли, говорят эксперты. Например, уровня качества, сопоставимого с мировым, достигли отечественные локомотивные двигатели, также в лучшую сторону меняется ситуация и в авиадвигателестроении, комментирует Игорь Фролов.

Из новых отечественных разработок эксперт отмечает реакторные установки типа РИТМ-200, разработанные в ОКБМ им. И.И. Африкантова для ледоколов, линейку авиадвигателей нового поколения ПД-8, ПД-14 и ПД-26, созданных Объединенной двигателестроительной корпорацией (ОДК, входит в госкорпорацию "Ростех"), и газовый двигатель 9ГМГ — инновационный среднеоборотный газопоршневой двигатель-генератор от Коломенского завода (КЗ, входит в состав "ТМХ-Энергетические решения", ТМХ-ЭР).

Как заявил на совещании по вопросам развития двигателестроения в начале сентября президент России Владимир Путин, Россия входит в пятерку мировых лидеров по разработке и выпуску авиационных и ракетных двигателей: только за последние четыре года количество поставленных авиадвигателей увеличилось более чем на 50% — с 791 до 1227 штук.

В частности, глава государства отметил внедрение собственных разработок: новейшего газотурбинного двигателя ВК-650В на вертолетах "Ансат" и турбореактивного двигателя ПД-8 на самолетах "Сухой Суперджет". Ранее на этой технике устанавливались канадский Pratt & Whitney PW-207K и французский SSJ-100 соответственно, рассказали эксперты.

В сегменте производства двигателей внутреннего сгорания (ДВС) для автотранспортных средств по итогам 2024 года, по данным исследования маркетинговой компании ТК Solutions, был зафиксирован рост на 11,5%, почти до





226 тыс. единиц, что, по мнению экспертов, служит позитивным сигналом на фоне среднегодового снижения выпуска ДВС на 3,8% с 2017 года.

Какие перспективы у российских двигателей

Перспективы развития российского двигателестроения, по словам Игоря Фролова, зависят от совместных усилий бизнеса и государства. За последние три года произошло масштабное перевооружение ряда предприятий, например Коломенского завода — лидера по выпуску среднеоборотных дизелей нового поколения типа Д300 и Д500, Уральского дизель-моторного завода (входит в состав группы "Синара"), создавшего серию дизелей УДМЗ ДМ-185, пермской компании "Авиадвигатель", освоившей производство турбовентиляторного авиадвигателя пятого поколения ПД-14, и ряда других предприятий, рассказал Игорь Фролов.

В частности, Коломенский завод выпускает мощные дизельные, газодизельные и газопоршневые установки для тепловозов, судов, карьерной техники и энергетики. В том числе предприятие поставляет дизель-генераторы для ледоколов проекта 21180М и разрабатывает новые судовые двигатели для атомного ледокола проекта 10510 "Лидер". Основные потребители продукции КЗ — промышленность, нефтегаз, атомная отрасль, транспорт, в частности Российские железные дороги (РЖД) и метровагоностроители, а также Военно-морской флот.

В контуре ТМХ-ЭР есть еще два завода, которые специализируются на развитии дизельного производства: новочеркасский "ТМХ-Электротех" и "Пензадизельмаш" (ПДМ). В Новочеркаске выпускаются асинхронные тяговые электродвигатели ДТА-380У1 для современных электропоездов "Иволга" и ДТА-170 для вагонов метро линейки "Москва" и "Балтиец".

ПДМ в 2023 году провел техническое перевооружение и модернизацию для производства новых видов турбокомпрессоров и дизель-генераторов для маневровых тепловозов. Здесь также выпускаются комплектующие узлы для дизелестроительных заводов.

Для развития собственного двигателестроения и повышения конкурентоспособности отечественной продукции необходимо обеспечить собственную современную компонентную базу, говорят эксперты. Ключевыми компонентами двигателестроения являются качественное корпусное литье, топливная аппаратура и системы управления, поясняет председатель совета ассоциации "Машиностроительный кластер Чувашской Республики" Григорий Болотин. За снабжение российских двигателестроителей комплектующими, в частности, отвечают еще два предприятия группы ТМХ-ЭР: саратовский Завод аккумуляторных батарей (ЗАКБ) и литейный завод "Петрозаводскмаш" (ЛЗ ПЗМ).

Как решаются проблемы с судоводными двигателями

Особые задачи стоят перед судоводным двигателестроением: в частности, по оценкам Минпромторга России, к 2040 году в стране нужно выпустить не менее 414 судовых малооборотных двигателей (МОД) мощностью свыше 10 МВт для строительства не менее 270 крупнотоннажных судов (газовозов, танкеров, балкеров, контейнеровозов). Раньше такие двигатели закупались у немецкой MAN, швейцарской WINGD, финской Wartsila и Japan Engine Corporation, говорят эксперты. Однако после 2022 года соответствующие поставки были фактически прекращены, закупки из Китая также затруднены, поскольку их производство там осуществляется по западным лицензиям и с использованием западных компонентов, поясняют они.

"Согласно проведенному анализу, наиболее зависимыми от импорта являются двигатели большой мощности и высокотехнологичные системы", — говорится в Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года.

Помимо морских транспортников в России для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, согласно базовому сценарию (есть также инерционный и оптимистичный сценарии) стратегии, до 2030 года должно быть построено более 710 судов, включая 114 — класса "река — море", 119 — рыбопромысловых, 19 — для Северного морского пути, восемь ледоколов и пр. При этом в период 2037–2050 годов планируется построить в общей сложности уже более 2,6 тыс. судов. А по оптимистичному сценарию — более 3,45 тыс. Общая ориентировочная стоимость портфеля заказов при базовом сценарии оценивается на уровне 2,32 трлн руб. до 2036 года.

Задача строительства отечественного флота и наращивания морских и речных перевозок имеет ключевое значение для страны и особенно критична для арктических маршрутов, отметил в октябре на совещании с вице-премьерами председатель правительства России Михаил Мишустин. С 2025 года господдержка производителей и заказчиков судов и комплектующих предусмотрена в рамках нового национального проекта технологического лидерства "Промышленное обеспечение транспортной мобильности". В частности, в октябре на реализацию ряда проектов судостроения правительством выделено дополнительно 9 млрд руб.

"Для выполнения стоящих перед судостроительной отраслью масштабных задач необходимо безотлагательно решить проблемы дизелестроения", — заявил в ноябре помощник президента России, председатель Морской коллегии Николай Патрушев на совещании, которое прошло на площадке Коломенского завода, который производит в числе прочего дизельные двигатели для судостроения мощностью до 7,5 МВт.

Ранее СМИ сообщали о разных планах российских участников рынка по созданию площадок для производства судовых малооборотных двигателей мощностью 10–12 МВт — в частности, на базе бывшего волгоградского машиностроительного завода "Красный Октябрь" группой "Синара" (оценочный общий объем инвестиций — 190



млрд руб.) или на "Северной верфи" ОСК (200 млрд руб.). Однако конкретных решений пока не принято, говорят эксперты.

Какие драйверы у двигателестроения

Государство, в том числе и через госкомпании, одновременно выступает заказчиком, ключевым инвестором и регулятором в отрасли, говорит Игорь Фролов. В сегменте железнодорожного транспорта ключевой игрок, госкомпания РЖД, по его словам, стала еще более ориентирована на отечественные локомотивы и двигатели, отказавшись от закупок импортных двигателей. А ключевые разработчики судовых двигателей входят в госкорпорацию ОСК, которая ответственна за реализацию стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года.

Частный бизнес может получать господдержку на разработку и внедрение в производство новых отечественных двигателей через программы прямого финансирования НИОКР и программы финансирования модернизации. Они реализуются через Минпромторг России, Фонд развития промышленности (ФРП), льготные кредиты и специнвестконтракты (СПИК). В частности, для продукции, включенной в реестр Минпромторга, предусмотрены пониженная ставка по налогу на прибыль, освобождение от налога на имущество, ускоренная амортизация, вычеты до 150% от суммы затрат на исследования и пр.

На предприятиях ТМХ-ЭР, таких как Коломенский завод и "Пензадизельмаш", при поддержке ФРП реализуются проекты по модернизации производства, нацеленные на выпуск новых моделей основных компонентов дизельных двигателей, поделились в компании. В настоящее время активно разрабатываются новые среднеоборотные двигатели, турбокомпрессоры и другие необходимые в стране продукты. Только на Коломенском заводе с 2023 по 2027 год на модернизацию производства, локализацию ключевых компонентов дизелей, агрегатов и создание новых модификаций двигателей планируется направить около 26 млрд руб., с привлечением как собственных средств ТМХ, так и поддержки ФРП в размере 19,5 млрд руб., отмечают в ТМХ-ЭР. По прогнозам компании, это позволит увеличить производственную мощность с 500 двигателей в 2025 году до 750 в 2028 году. Ранее Коломенский завод также получил льготный кредит как системообразующее предприятие российской экономики и займы от ФРП в размере 1,1 млрд руб. по программе "Лизинговые проекты".

Также льготный заем от ФРП в размере 2,4 млрд руб. на приобретение технологического оборудования и оснастки в рамках инвестпроекта "Локализация литейных заготовок для различных дизелей" получил ЛЗ ПЗМ. С его помощью был создан новый участок предварительной механической обработки подвесок (7 тыс. в год) и крышек для блоков двигателей (13,8 тыс.). "Литейное производство — это сердце машиностроения. Нам очень важно добиться в Петрозаводске максимальной локализации производства и создания добавочной стоимости продукции", — отметил глава Карелии Артур Парфенчиков на церемонии открытия участка, которое состоялось в начале декабря.

Для справки: Название компании: ТМХ-Энергетические решения, ООО Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Ефремова, 10 E-Mail: tmh-er@tmholding.ru Web: <https://tmholding.ru/> Руководитель: Васильев Андрей Арнольдович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Государственная корпорация Ростех (Госкорпорация Ростех; ИНН 7704274402) Адрес: 119048, Россия, Москва, ул. Усачева, 24 Телефоны: +74952872525 E-Mail: info@rostec.ru Web: <http://rostec.ru> Руководитель: Чemezov Сергей Викторович, генеральный директор

Для справки: Название компании: Судостроительный завод Северная верфь, ПАО (СЗ Северная Верфь, ИНН 7805034277) Адрес: 198096, Россия, Санкт-Петербург, ул. Корабельная, 6 Телефоны: +78126005260 Факсы: +78127877678 E-Mail: info@nordsy.spb.ru Web: <https://www.aoosk.ru/companies/oaoo-sudostroitelnyy-zavod-severnaya-verf/> Руководитель: Волегов Василий Михайлович, временно исполняющий обязанности генерального директора

Для справки: Название компании: Пензадизельмаш, АО (ИНН 5837022880) Адрес: 440034, Россия, Пензенская область, Пенза, ул. Калинина, 128А, АО «Пензадизельмаш» Телефоны: +78412369210; +78412369221 E-Mail: pdmz@pdmz.ru; marketing@pdmz.ru Web: <http://pdmz.ru> Руководитель: Лесков Вадим Владимирович, генеральный директор (РосБизнесКонсалтинг 15.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности ближнего зарубежья

Кыргызстан и Азербайджан обсудили сотрудничество в судостроении.

Делегация Кыргызстана во главе с зампредом кабинета Бакытом Торобаевым побывала на Бакинском судостроительном заводе, сообщает пресс-служба кабинета министров.

Делегации рассказали о возможностях предприятия в строительстве паромов и других судов, в том числе для обслуживания маршрутов Транскаспийского коридора.

Обсуждены перспективы кооперации с кыргызской стороной в сфере судостроения и эксплуатации паромов в транспортно-логистических целях. (Sputnik Кыргызстан 10.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Новости судостроительной и судоремонтной промышленности дальнего зарубежья

Clippership заказала в Нидерландах строительство автономного парусного грузового судна.

Американская Clippership заключила контракт с нидерландской верфью KM Yachtbuilders на строительство 24-метрового автономного парусного грузового судна — первого в рамках программы компании, сообщила пресс-служба KM Yachtbuilders в соцсети.

Судно будет оснащено двумя складными жесткими парусами, которые будут использоваться в качестве основной силовой установки, и рассчитано на автономное плавание в открытом море под контролем операторов. Проект предусматривает грузовой трюм с климат-контролем вместимостью до 75 стандартных европоддонов. Строительство планируется по правилам классификационного общества RINA с классификацией генерального грузового парусно-моторного судна и дополнительной нотацией WAPS (система ветровой вспомогательной тяги). Судно предполагается эксплуатировать под флагом Мальты.

Закладка киля намечена на начало 2026 года, спуск на воду — на конец 2026 года. После ввода в эксплуатацию Clippership планирует начать пилотные коммерческие рейсы на трансатлантических маршрутах, а также в Карибском бассейне и у побережья Южной Америки.

Архитектуру судна разработало бюро Dykstra Naval Architects, инженерные расчеты выполнила компания Glostten. Программное обеспечение автономного управления и конструкция жестких парусов разрабатываются Clippership самостоятельно. В Glostten отметили, что проект поддерживает прокладку маршрутов с учетом погодных условий.



(Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Linerlytica: Портфель размещенных на верфях заказов на контейнеровозы достиг рекордных 11,61

TEU.

Мировой портфель заказов на контейнеровозы достиг 11,61 млн TEU, что эквивалентно 34,8% действующего флота, в 2025 году заключен рекордный объем контрактов, следует из обзора Linerlytica.

По оценке аналитиков, интерес перевозчиков к новым судам выходит за рамки обновления флота и усиливает риск избыточного предложения в течение ближайших четырех лет.

С начала года перевозчики заказали 633 контейнеровоза общей вместимостью 5,08 млн TEU, что превышает предыдущие рекорды 2021 года (4,74 млн TEU) и 2024 года (4,77 млн TEU).

Основной объем контрактов в 2025 году пришелся на китайские верфи — 497 судов, или 79% всех заказов, общей вместимостью 3,66 млн TEU (72% от совокупного объема). Южнокорейские судостроители смогли частично восстановить позиции: их доля по вместимости выросла с 11% в 2024 году до 27% в 2025 году, или 1,35 млн TEU.

(Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

HD Hyundai Samho получила заказ на два СПГ-танкера на \$508 млн.

Южнокорейская HD Hyundai Samho заключила контракт с «североамериканскими судовладельцами» на строительство двух СПГ-танкеров общей стоимостью \$508 млн, следует из раскрытия данных HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering (HD KSOE).

Срок действия контракта — с 17 ноября 2025 года по 30 ноября 2028 года. Объем контракта эквивалентен около 10,58% выручки HD Hyundai Samho за 2024 год, которая составила \$4,80 млрд.

Позднее компания BW LNG подтвердила, что является покупателем двух новых СПГ-танкеров, заказанных на верфи HD Hyundai Samho. Поставка судов ожидается в начале четвертого квартала 2028 года. Каждое судно будет



иметь вместимость 177 тыс. куб. м и оснащаться двигательной установкой XDF 2.2 с переменным коэффициентом сжатия, валогенераторами и системой полного повторного сжижения газа. В BW LNG заявили, что проект предусматривает минимальный уровень расхода топлива и выбросов. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Amasus установила крупнейший аэродинамический парус на сухогруз Fluvius Tavy.

Судоходная компания Amasus Shipping и разработчик ветродвигательных систем bound4blue завершили установку 22-метрового паруса eSAIL на сухогруз Fluvius Tavy на верфи Astander в Сантандере (Испания), сообщается на сайте компании.

Проект стал второй установкой системы eSAIL для Amasus. Ранее на судне Eems Traveller были смонтированы два паруса высотой 17 м — первые системы такого типа на судах генеральных грузов. Новый парус стал крупнейшим аэродинамическим парусом, установленным на сухогруз.

В bound4blue отмечают, что технология, одобренная классификационным обществом DNV, уже продемонстрировала экономию топлива и сокращение выбросов при эксплуатации. Аналогичные системы ранее были установлены на судах других судовладельцев, включая Odfjell, Louis Dreyfus Armateurs и Eastern Pacific Shipping. По словам генерального директора и сооснователя bound4blue Хосе Мигеля Бермудеса, ожидается «значительное двузначное снижение расхода топлива и выбросов CO₂».

Монтаж выполнен за один заход в рамках планового технического обслуживания судна. Для этого были проведены необходимые палубные и электрические доработки, после чего полностью подготовленный модуль, изготовленный в Испании компанией Haizea-Tecnoaranda, был установлен по модульной схеме.

Паруса eSAIL создают подъемную силу за счет управляемого воздушного потока вдоль аэродинамической поверхности. По данным разработчика, система обеспечивает до семикратного прироста эффективности по сравнению с традиционными жесткими парусами сопоставимого размера и может устанавливаться на танкеры, балкеры, автомобилевозы, паромы, круизные суда, газозовы и суда генеральных грузов.



(Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Тайваньская Wan Hai заказала шесть контейнеровозов на СПГ на сумму до \$492 млн.

Тайваньская контейнерная линия Wan Hai Lines заказала шесть контейнеровозов вместимостью около 6 тыс. TEU с готовностью к использованию СПГ, следует из сообщения компании для биржи. Стоимость сделки составляет \$451,2–492 млн.

Контракт оформлен через сингапурскую «дочку» Wan Hai. Стоимость одного судна оценивается в \$75,2–82 млн и включает оборудование для модернизации.

Строительство контейнеровозов планируется на верфи CSSC Huangpu Wenchong в Китае, поставки ожидаются к 2030 году.

Wan Hai также раскрыла информацию об аренде трех контейнеровозов и о получении права пользования терминалом Honmoku D-4 в порту Йокогама у Yokohama Kawasaki Port Service Co., Ltd. в рамках продления аренды до 20 лет. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Сенегал предварительно выбрал Damen победителем тендера на ГЧП по верфям Дакара.

Сенегальская Societe des Infrastructures de Reparation Navale (SIRN) объявила нидерландскую Damen Holding предварительным победителем международного открытого тендера на проект государственно-частного партнерства (ГЧП) по верфям Дакара, следует из уведомления SIRN.

Проект предусматривает передачу, восстановление, финансирование, эксплуатацию и техническое обслуживание судоремонтных мощностей в Дакаре. Тендерная документация была опубликована 19 августа 2025 года, прием заявок завершился 5 ноября. В конкурсе участвовали две компании — Damen Holding и Jobson Italia; предварительным победителем названа Damen Holding.

В SIRN уточнили, что решение открывает срок для обжалования: «настоящим уведомлением ... открывается период в пять (5) полных рабочих дней для мирного обжалования», после чего спор может быть передан в орган по урегулированию споров регулятора государственных закупок Сенегала ARCOP. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



Концепт южнокорейской плавучей морской атомной платформы с реакторами SMART100 получил одобрение ABS.

Южнокорейская Samsung Heavy Industries (SHI) получила принципиальное одобрение (Approval in Principle, AiP) Американского бюро судоходства (ABS) на концептуальный проект плавучей морской атомной энергетической платформы FSMR с двумя малыми модульными реакторами SMART100, сообщило Корейское агентство по атомным исследованиям (KAERI). Одобрение было выдано 24 октября 2025 года, стороны объявили о нем 15–16 декабря.

Как уточняет KAERI, ABS проверило концепцию на соответствие международным правилам и стандартам безопасности.

В основу платформы заложен реактор SMART100 — интегральный малый модульный реактор с полностью пассивными системами безопасности, реактор водо-водяного типа и электрической мощностью 110 МВт. По данным KAERI, SMART100 ориентирован на экспорт и в 2024 году получил стандартное проектное одобрение в Южной Корее.

SMART100 является развитием предыдущего проекта SMART и включает доработки, внедренные после аварии на АЭС «Фукусима»: увеличение тепловой мощности с 330 до 365 МВт и электрической — со 100 до 110 МВт, расширение пассивных систем безопасности и функцию автоматического сейсмического отключения.

В рамках проекта SHI отвечает за интеграцию реакторов с плавучей конструкцией, общий проект атомной энергетической установки и разработку многоуровневой системы защитных барьеров. KAERI адаптирует наземную технологию SMART100 к морским условиям эксплуатации, включая анализ воздействия окружающей среды и разработку решений по защитной оболочке и пассивной безопасности.

Проект предусматривает модульную компоновку с разделением по функциональным отсекам, что позволяет размещать различные типы малых реакторов с минимальными изменениями конструкции. Также предполагается установка реактора в защитной оболочке с возможностью наземных испытаний до монтажа на платформу, что, по оценке компании, может сократить сроки реализации и повысить контроль качества. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Южнокорейская Hanwha Engine покупает норвежскую SEAM за \$190 млн.

Hanwha Engine договорилась о покупке 100% норвежской компании SEAM (через холдинговую SEAM Torco AS), следует из материалов по раскрытию компании. Стоимость сделки указана на уровне 2 млрд норвежских крон (? \$190 млн), что соответствует 290,82 млрд корейских вон; в документах отмечается, что итоговая сумма может быть скорректирована в рамках расчетов.

Для проведения сделки создана норвежская дочерняя компания Hanwha Engine Investment Norway AS, зарегистрированная 18 декабря 2025 года. Приобретение планируется осуществить за счет денежного вноса в капитал этой структуры. Ориентир по завершению сделки — 31 марта 2026 года. В раскрытии также приводится показатель соотношения суммы сделки к собственному капиталу — 73,5%.

SEAM специализируется на интегрированных решениях для электрического судового движения и судовой энергетики, включая энергосистемы и накопители (ESS), электромоторы и программное обеспечение управления. В корейских публикациях указывается, что компания занимает около 40% норвежского рынка в своем сегменте. В Hanwha Engine отмечают, что покупка позволит расширить линейку систем судового движения и присутствие на рынке электрических систем судового движения в Северной Европе. (Portnews 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

MPC Container Ships заказала шесть контейнеровозов у Taizhou Sanfu Ship Engineering.

Норвежская MPC Container Ships ASA заключила контракт с китайской верфью Taizhou Sanfu Ship Engineering на строительство шести контейнеровозов вместимостью 3,7 тыс. TEU каждый, говорится в сообщении компании. Поставки ожидаются во второй половине 2028 года. Все суда будут переданы в тайм-чартер сроком на десять лет с опционами продления одной из крупнейших линейных судоходных компаний мира.

Общий объем инвестиций оценивается в \$292,5 млн. За базовый период чартера проект, как ожидается, принесет около \$479 млн выручки и порядка \$288 млн EBITDA. Финансирование будет обеспечено за счет сочетания собственного и заемного капитала.

Суда строятся по новому проекту с оптимизацией скорости и расхода топлива для региональных и фидерных перевозок, а также с готовностью к использованию альтернативных видов топлива и технологий снижения выбросов.

Одновременно MPC Container Ships объявила о создании совместного предприятия на паритетной основе с Uthalden AS. СП будет владеть двумя строящимися контейнеровозами вместимостью 4,5 тыс. TEU, которые находятся в тайм-чартере у одной из крупнейших линейных компаний.

Генеральный директор MPC Container Ships Константин Баак заявил, что портфель законтрактованной выручки компании превысил \$2 млрд. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



MSC Cruises заказала у Meyer Werft шесть круизных лайнеров нового поколения.

Круизный оператор MSC Cruises разместил заказ на строительство четырех круизных лайнеров нового поколения с опционом еще на два на немецкой верфи Meyer Werft, говорится в сообщении MSC Cruises. Проект запускает новую платформу New Frontier — отдельный класс судов, что обеспечит загрузку верфи на годы вперед.

О сделке было объявлено в Берлине с участием руководства MSC Cruises и Meyer Werft. Исполнительный председатель MSC Cruises Пьерфранческо Ваго заявил, что «класс New Frontier позволит разрабатывать новые маршруты, предложить пассажирам исключительный уровень сервиса и использовать экологические технологии нового поколения в рамках цели по достижению углеродной нейтральности к 2050 году».

Генеральный директор Meyer Werft Бернд Айкенс назвал заказ «важной вехой в 230-летней истории верфи» и подчеркнул, что долгосрочное партнерство с MSC Cruises «обеспечит устойчивый рост и сохранение рабочих мест на многие годы».

Максимальная пассажировместимость каждого судна составит до 5,4 тыс. человек, валовая вместимость — около 180 тыс. тонн. Передача лайнеров заказчику запланирована ежегодно, начиная с 2030 года.

Заказ рассматривается как значимый фактор поддержки региональной экономики. На Meyer Werft напрямую заняты более 3,2 тыс. человек, еще свыше 20 тыс. рабочих мест в Нижней Саксонии и районе Папенбурга связаны с деятельностью верфи и ее поставщиков. График поставок, рассчитанный на 2030-е годы, закрепляет за Папенбургом статус одного из ключевых мировых центров круизного судостроения. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Прогноз: Рынок нефтяных танкеров в 2026 году опередит продуктовые перевозки.

Рынок нефтяных танкеров в 2026 году будет выглядеть сильнее сегмента продуктовых танкеров из-за более медленного роста флота и возможной поддержки спроса за счет увеличения запасов нефти, включая плавучие хранилища, следует из прогноза, представленного на вебинаре Drewry.

Как сообщил на мероприятии руководитель исследования Раджеш Верма, 2025 год оказался неоднозначным для рынка танкеров: ставки на перевозку нефти усилились к концу года, тогда как доходы продуктовых танкеров снизились по сравнению с максимумами 2024 года на фоне ввода большого числа новых судов. По оценке Drewry, флот нефтяных танкеров вырастет примерно на 2% в 2026 году после слабого увеличения в 2025-м. Для продуктовых танкеров рост флота составил почти на 6% в 2025 году и еще около 6% ожидается в 2026 году из-за «всплеска поставок» судов.

Базовый спрос Drewry оценивает как умеренный: рост мирового потребления нефти в 2026 году ожидается на уровне около 0,7%, что соответствует оценке на 2025 год. При этом аналитики указывают на ряд факторов неопределенности. По данным компании, сворачивание ограничений добычи в 2025 году привело к росту предложения нефти на 2,6% и формированию избытка около 1,9 млн баррелей в сутки. При сохранении объемов добычи на уровне декабря 2025 года избыток в 2026 году может увеличиться до 3,3 млн баррелей в сутки, что будет способствовать росту запасов на суше и расширению плавучего хранения — фактору поддержки занятости нефтяных танкеров.

Drewry также отмечает, что изменение торговых маршрутов может повлиять на спрос на перевозки. По словам Верма, «нормализация поставок из России в Европу приведет к росту коротких маршрутов перевозок», что способно снизить тонно-мильный спрос в отдельных сегментах и увеличить эффективное предложение за счет возвращения судов «теневого флота» в основной рынок. Аншика Праджапати добавила, что восстановление движения через Суэцкий канал может сократить удлиненные маршруты, которые ранее поддерживали тонно-мильный спрос на продуктовые танкеры. Рост флота в этом сегменте она охарактеризовала как фактор, который «оказывает давление на рынок продуктовых танкеров». (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

MISC и China Offshore получили одобрение ABS на концепцию плавучего завода по производству аммиака.

Малайзийская судоходная компания MISC Berhad и китайская China Offshore Engineering & Technology получили принципиальное одобрение (Approval in Principle, AiP) Американского бюро судоходства (ABS) на концепцию плавучей установки по производству, хранению и отгрузке аммиака (Ammonia FPSO), следует из сообщения MISC. Проект предполагает создание автономной плавучей установки, перерабатывающей неиспользуемый углеводородный газ с близлежащих морских объектов в «голубой» аммиак с последующим хранением продукта на борту в криогенных условиях.

В ABS сообщили, что регистр провел независимую проверку концептуального проекта.

Проект находится на стадии предварительного проектирования (Pre-FEED). Получение AiP стало ключевым этапом, достигнутым в IV квартале 2025 года. Завершение стадии Pre-FEED, включая оценку капитальных и операционных затрат, запланировано на I квартал 2026 года. Проектная мощность установки оценивается в 1 млн т жидкого аммиака в год, чистота продукта — 99,8%.



Входящий газ планируется получать от соседней базовой установки, в том числе от действующей нефтедобывающей FPSO. После заполнения хранилищ жидкий аммиак может напрямую перегружаться на суда-перевозчики жидкого аммиака. Проект реализуется совместно MISC и China Offshore при участии поставщиков технологий Kellogg Brown & Root (KBR) и LNT Marine. ABS выступает классификационным обществом проекта. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

ABB и HDF Energy договорились о разработке высокомошных топливных элементов для морских судов.

Швейцарская ABB и французская HDF Energy подписали соглашение о совместной разработке высокомошных топливных элементов для морских применений, следует из сообщения ABB. Проект предусматривает создание установок мегаваттного класса для крупных морских судов, включая фидерные контейнеровозы и суда для перевозки сжиженного водорода; соглашение заключено в развитие меморандума о взаимопонимании, подписанного компаниями в 2020 году.

Пилотные установки планируется разместить в 2028–2029 годах, серийное производство ожидается с 2030 года. В компаниях отмечают, что технология позволит сократить выбросы в судоходстве за счет строительства водородно-электрических судов, а также замены дизельных вспомогательных генераторов на действующих судах. Наибольший эффект, по заявлению сторон, достигается при использовании «зеленого» водорода с нейтральным углеродным балансом.

HDF Energy будет отвечать за разработку и производство топливных элементов, ABB — за силовые преобразователи, системы управления энергией, а также электрическую и управляющую интеграцию. Совместно компании займутся разработкой технических требований, концептуальных решений и коммерческих параметров. Топливные элементы планируется интегрировать в гибридные энергетические системы, в том числе с аккумуляторными накопителями, а также использовать для покрытия пиковых нагрузок при береговом электроснабжении в портах. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Narag-Lloyd заказала восемь контейнеровозов на метаноле более чем за \$500 млн.

Немецкая Narag-Lloyd заключила контракт с китайской верфью CIMC Raffles на строительство восьми контейнеровозов вместимостью по 4,5 тыс. TEU, следует из сообщения компании. Объем инвестиций превышает \$500 млн, поставки запланированы на 2028–2029 годы.

Новые суда будут оснащены двухтопливными двигателями, работающими на метаноле. По оценке компании, они окажутся до 30% эффективнее судов предыдущего поколения в этом классе, а потенциальное сокращение выбросов при эксплуатации на метаноле может достигать до 350 тыс. тонн CO₂-эквивалента в год.

Это стало первым для Narag-Lloyd проектом строительства контейнеровозов с двухтопливной метанольной силовой установкой. В настоящее время у компании в эксплуатации или в портфеле заказов находится 37 двухтопливных контейнеровозов на СПГ, которые также могут работать на биометане.

В апреле 2024 года Narag-Lloyd договорилась с Seaspan о переоборудовании пяти контейнеровозов вместимостью 10,1 тыс. TEU под двухтопливные метанольные двигатели в 2026–2027 годах. В ноябре 2024 года компания также заключила соглашение с китайской Goldwind о поставках 250 тыс. тонн «зеленого» метанола в год — смеси биометанола и е-метанола, что, как сообщалось, позволит сократить выбросы парниковых газов как минимум на 70%.

Кроме того, компания договорилась о долгосрочном фрахте 14 новых судов вместимостью 1,8 тыс. TEU (четыре единицы), 3,5 тыс. TEU (шесть) и 4,5 тыс. TEU (четыре). Их поставка ожидается в 2027–2029 годах. Как сообщалось ранее 13 ноября 2025 года, Narag-Lloyd в общей сложности инвестирует в 22 судна вместимостью менее 5 тыс. TEU. (Portnews 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Началось строительство подводной лодки нового поколения для ВМС Италии.

На верфи Fincantieri в Муджиано, Ла Специя, состоялась церемония резки стали для четвертой подводной лодки класса U212 (NFS 4). Три предыдущие субмарины в настоящее время строятся на той же верфи по программе, реализуемой компанией OCCAR от имени ВМС Италии. По сравнению с предыдущим классом U212A, класс U212 NFS представляет собой значительный шаг вперед с точки зрения зрелости конструкции и системной интеграции. Он включает в себя ряд инновационных, разработанных в стране прототипных систем, в первую очередь литий-ионной двигательной батареи и новой боевой системы. Это обеспечивает повышенную малозаметность, энергоэффективность и киберустойчивость при управлении, сообщает Naval News. (Корабел.ру 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)



В Австралии провели первые ходовые испытания крупнейшего в мире электрического парома.

Австралийская судостроительная компания Incat Tasmania успешно завершила первые ходовые испытания крупнейшего в мире судна с полностью электрической силовой установкой — Hull 096 — в Хобарте, Тасмания. В ходе испытаний была впервые запущена крупнейшая в истории морской отрасли батарейно-электрическая пропульсивная система. Источником энергии парома служит система накопления энергии, включающая более 250 тонн аккумуляторов. Совокупная установленная емкость превышает 40 000 киловатт-часов, что в четыре раза больше любого ранее реализованного морского аккумуляторного комплекса. Судно построено для южноамериканского паромного оператора Buquebus. (Корабел.ру 18.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

На верфи PT PAL Indonesia спущен на воду головной фрегат проекта «Эрроухед 140».

Предварительный контракт на строительство двух фрегатов стоимостью 720 млн. долл. Министерство обороны Индонезии заключило с PT PAL Indonesia в апреле 2020 года, однако официально он вступил в силу только 24 мая 2021 года после внесения первоначальных платежей.

Представители компаний Babcock и PT PAL 16 сентября 2021 года подписали лицензионное соглашение, предусматривающее строительство в Индонезии двух фрегатов по проекту «Эрроухед 140» (AH140).

Оба фрегата, которые получили национальное обозначение «Мерах Путих» (Merah Putih), будут построены на предприятии PT PAL в Сурабае (Восточная Ява). Церемония резки стали для головного фрегата состоялась 9 декабря 2022 года, киль корабля был заложен 25 августа 2023 года. Резка стали для второго корабля началась 5 июня 2024 года, церемонии закладки киля состоялась 15 ноября 2024 года.

Проект «Эрроухед 140» разработан на базе фрегата класса «Йвер Хюитфельдт» датской компании Odense Maritime Technology (OMT). Конструкция «Эрроухед 140» также легла в основу новых фрегатов класса «Тип-31» ВМС Великобритании и «Мечник» ВМС Польши.

По информации подрядчика, длина предложенной для Индонезии версии составляет 140 м, ширина – 19,75 м, полное водоизмещение – 6626 т, экипаж – 143 человека. Корабль будет оснащен ГЭУ типа CODAD с четырьмя дизельными двигателями Rolls Royce/MTU 20V 8000 M71 мощностью 8200 кВт каждый, четырьмя генераторами Caterpillar 3512C мощностью 1360 кВт каждый, обеспечивающими максимальную скорость 28 узлов, дальность хода составит 8248 морских миль на скорости 18 узлов, автономность – 21 сутки. Турецкая компания Navelsan была выбрана в качестве поставщика системы боевого управления Advent для кораблей.

Предлагается, что корабль будет вооружен 12-контейнерной ВПУ с ЗУР средней дальности, 12-контейнерной ВПУ с ЗУР дальнего действия и 16-контейнерной ВПУ с ПКР, двумя 76-мм АУ и 35-мм ЗАК. Оба корабля будут спущены на воду в конфигурации «адаптирован для оснащения, но не оснащен» (FFBNW). Исключение составят 76-мм ПУ и 35-мм ЗАК. Первоначально планировалось вооружить корабль ЗРК VL-MICA группы MBDA и ПКР «БраМос» компании BrahMos Aerospace. Также появлялась информация об оценке систем турецкого производства. (Центр анализа мировой торговли оружием 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Швеция и Польша приступают к переговорам по проекту строительства трех НАПЛ класса A26 для польских ВМС.

Документ подписали министр обороны Швеции Пол Йонсон и заместитель премьер-министра и министр национальной обороны Польши Владислав Косиняк-Камыш. Меморандум закладывает основу для дальнейших переговоров по конкретизации проекта закупки.

«Мы сделали важный шаг на пути к шведско-польской сделке по поставке подводных лодок. Швеция и Польша обладают инструментами для существенного укрепления безопасности в регионе Балтийского моря, и мы ценим наше тесное сотрудничество с Польшей», – заявил П.Йонсон.

Меморандум был подписан после объявления Польши 26 ноября о выборе Швеции в качестве партнера по программе строительства новых подводных лодок.

Соглашение основано на решении Польши закупить три подводные лодки, что, как ожидается, станет одной из крупнейших сделок для Швеции по экспорту военно-морской техники за всю историю.

Как ранее сообщал ЦАМТО, шведская компания Saab 26 ноября 2025 года объявила, что Польша сделала выбор в пользу представленного правительством Швеции предложения по поставке неатомных подводных лодок для замены ДЭПЛ класса «Кило».

Предложение предусматривает поставку разработанных Saab усовершенствованных неатомных подводных лодок класса A26, адаптированных для применения в Балтийском море, а также передачу «ноу-хау» и сопутствующих технологий, развитие стратегического партнерства между Польшей и Швецией. Предполагается, что поставка НАПЛ класса A26 существенно повысит боеспособность ВМС Польши, а также принесет выгоду польской экономике.



Как заявил в ходе организованной 26 ноября пресс-конференции вице-премьер – министр национальной обороны Польши Владислав Косиняк-Камыш, комиссия по оценке рекомендовала Швецию в качестве предпочтительного претендента на заключение контракта, тщательно проанализировав ответы стран-участниц конкурса на поставку новых НАПЛ. Решение было принято после анализа различных критериев, включая сроки поставки, стоимость и тактико-технические характеристики, возможность эксплуатации в акватории Балтийского моря.

Как было заявлено, предложение Швеции стало единственным, которое соответствовало всем требованиям ВМС Польши.

По информации министра, следующим шагом в программе приобретения подводных лодок станет подписание в течение следующих нескольких недель соответствующего двустороннего польско-шведского межправительственного соглашения. Затем не позднее второго квартала 2026 года должен быть заключен исполнительный контракт с компанией Saab.

В рамках программы ORKA Польша приобретет три новые подводные лодки класса A26. Их строительство будет осуществляться совместно с польскими предприятиями. Это позволит впоследствии обслуживать и ремонтировать подлодки в Польше.

Кроме того, до момента поставки новых НАПЛ польские экипажи смогут пройти подготовку на приобретенной у Швеции подводной лодке предыдущего поколения (класс данной ДЭПЛ пока не известен). Это позволит ускорить подготовку личного состава и ввод в боевой состав новых подводных лодок. Ожидается, что обучение начнется уже в следующем году, а прибытие учебной подлодки в Польшу запланировано на 2027 год.

Переговоры по деталям закупки продолжаются, но известно, что ожидаемая стоимость контракта превышает 10 млрд. злотых. Поставки НАПЛ запланированы на 2030 год.

По мнению ряда экспертов, указанные сроки очень амбициозны, учитывая значительные задержки в реализации шведской программы. Агентство по МТО Швеции (FMV) и компания Saab недавно подписали обновленный контракт на две подводные лодки класса «Блекинге» (A26) для ВМС Швеции, сдвинув сроки поставки на 2031 и 2033 годы. Пересмотренный контракт увеличивает общую стоимость программы примерно до 25 млрд. шведских крон (около 2,17 млрд. евро).

Ожидается, что выбор шведских подводных лодок укрепит отношения между Варшавой и Стокгольмом. Эксплуатация однотипных НАПЛ в Балтийском море предполагает наличие общей инфраструктуры эксплуатации, обслуживания и ремонта, сотрудничество при обучении личного состава. В свою очередь, ВС Швеции планируют закупить вооружение польского производства, включая спасательное судно, которое будет построено на польской верфи. (Центр анализа мировой торговли оружием 19.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Франция намерена построить новый авианосец за €10,2 млрд.

Президент Франции Эмманюэль Макрон, выступая перед военнослужащими на французской военной базе в Абу-Даби, заявил о планах по строительству нового авианосца, который заменит устаревающий "Шарль де Голль". По информации Reuters, стоимость программы, известной как "Porte-Avions Nouvelle Génération" (PANG), составит около €10,25 млрд.

Агентство уточняет, что работы над компонентами ядерной силовой установки нового авианосца начались в прошлом году. Окончательный заказ на строительство должен быть размещен до конца 2025 года. Часть компонентов судна будут импортными, например, электромагнитные катапульты для запуска самолетов, которые Франция закупит у США. PANG должен стать "крупнейшим военным судном, когда-либо построенным в Европе".

Ввод в эксплуатацию авианосца запланирован на 2038 год. По данным министерства вооруженных сил Франции, действующий авианосец "Шарль де Голль" проектировался и строился на протяжении 15 лет. (Коммерсантъ 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

Hanwha Ocean получила заказ на семь СПГ-танкеров почти на \$2 млрд.

Южнокорейская Hanwha Ocean заключила контракт на строительство семи танкеров для перевозки сжиженного природного газа для европейского судовладельца, имя которого не раскрывается, следует из официального раскрытия компании на корейском регуляторе. Стоимость сделки составляет 2,5891 трлн вон (около \$2 млрд).

Как следует из раскрытия компании, контракт был подписан 18 декабря 2025 года, сообщение о нем опубликовано 19 декабря. Срок исполнения — до 30 июня 2029 года. Сумма контракта сопоставима примерно с 24% консолидированной выручки Hanwha Ocean за 2024 год, которая составила 10,776 трлн вон (около \$8,3 млрд).

С учетом этой сделки совокупный объем новых заказов Hanwha Ocean в 2025 году достиг 51 судна на сумму около \$9,83 млрд, что превышает показатель 2024 года, оценивавшийся в \$8,98 млрд. (Portnews 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)

В Китае введен в эксплуатацию первый супертанкер на метаноле.



Танкер спроектирован и построен государственным предприятием KHP Dalian Shipbuilding Industry Co Ltd (CSSC DSIC), сообщает РИА Новости со ссылкой на Центральное телевидение Китая. «22 декабря в Даляне, провинция Ляонин, был успешно сдан в эксплуатацию первый в мире интеллектуальный сверхбольшой танкер Кайто для перевозки сырой нефти, работающий на метаноле», — говорится в сообщении. Судно длиной около 333 метров использует двухтопливный двигатель на метаноле, по сравнению с использованием обычного топлива, выбросы углекислого газа сокращаются на 92%. Кроме того, танкер «Кайто» оснащен интеллектуальной судовой платформой, интеллектуальной системой управления жидкими грузами и интеллектуальной системой эксплуатации и технического обслуживания машинного отделения, что значительно повышает его экономичность, эффективность и безопасность эксплуатации. (Корабел.ру 22.12.25)

[К СОДЕРЖАНИЮ](#)