



**ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

от 28 октября 2019 г. № 2553-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (далее - Стратегия).

2. Минпромторгу России с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти обеспечить:

в 6-месячный срок разработку плана мероприятий по реализации Стратегии и представление его в Правительство Российской Федерации;  
мониторинг и контроль реализации положений Стратегии.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями Стратегии при разработке и реализации целевых программ и иных документов.

Председатель Правительства  
Российской Федерации



Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНА  
распоряжением Правительства  
Российской Федерации  
от 28 октября 2019 г. № 2553-р

## СТРАТЕГИЯ

### развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

#### I. Основные положения

Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2035 года (далее - Стратегия) определяет основные направления государственной политики в сфере развития судостроительной промышленности Российской Федерации на период до 2035 года.

Стратегия направлена на создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности Российской Федерации на основе развития научно-технического и кадрового потенциала, оптимизации производственных мощностей, их модернизации и технического перевооружения, а также совершенствования нормативно-правовой базы для удовлетворения потребностей государства и иных заказчиков в современной продукции судостроительной отрасли.

Правовую основу Стратегии составляют Конституция Российской Федерации, федеральные конституционные законы, федеральные законы, а также правовые акты Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Стратегия разработана в соответствии с Федеральным законом "О стратегическом планировании в Российской Федерации".

Стратегия обеспечивает реализацию следующих документов стратегического планирования:

Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 20 февраля 2019 г.;

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 31 декабря 2015 г. № 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

Стратегия научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденная Указом Президента Российской Федерации от 1 декабря 2016 г. № 642 "О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации";

Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р.

Стратегия разработана с учетом положений:

Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р;

Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г.;

Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденных Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г.;

Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года, утвержденных Указом Президента Российской Федерации от 20 июля 2017 г. № 327 "Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2030 года";

Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 г. № 1930-р;

прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года;

прогноза научно-технологического развития Российской Федерации на период до 2030 года.

Для реализации Стратегии необходима консолидация усилий органов государственной власти Российской Федерации, научного, научно-образовательного и предпринимательского сообществ (включая малый и средний бизнес) по формированию благоприятного правового, инвестиционного и делового климата, обеспечению необходимого технологического и кадрового потенциалов.

Стратегия является основой для формирования и реализации государственной политики в области судостроения, а также для разработки государственных программ Российской Федерации.

## II. Оценка состояния судостроительной промышленности Российской Федерации

### 1. Общее состояние судостроительной отрасли

Доля судостроительной отрасли в валовом внутреннем продукте Российской Федерации составляет 0,8 процента, уровень добавленной стоимости 20 - 30 процентов.

Судостроительная промышленность обладает большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности, а также в значительной мере определять национальную безопасность Российской Федерации во всех сферах морской деятельности, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической.

Судостроительная промышленность имеет преимущественно оборонную направленность. Объем произведенной за последние 5 лет продукции военного назначения составил около 90 процентов объема всей произведенной продукции отрасли судостроения.

Организации судостроения ежегодно наращивают объемы производства. В 2018 году объем производства судостроительной отрасли увеличился в 1,7 раза по отношению к 2012 году и составил более 620 млрд. рублей при росте производительности труда в денежном выражении в 1,4 раза.

### 2. Финансово-экономическое состояние судостроительной отрасли

Выручка от продажи товаров, работ и услуг организаций судостроительной промышленности имеет положительную динамику. В 2018 году выручка увеличилась в 1,7 раза по отношению к уровню 2012 года и составила более 710 млрд. рублей, из них более 550 млрд. рублей приходится на промышленные организации.

Рентабельность продаж по чистой прибыли промышленных организаций в 2018 году составила 0,8 процента, в научно-исследовательских, проектно-конструкторских организациях - 4 процента.

Для промышленных организаций судостроительной отрасли характерна зависимость от заемных средств, что связано со спецификой их деятельности - высокими издержками, большими объемами закупок судового комплектующего оборудования и материалов, а также длительными сроками строительства кораблей, судов и морской техники.

Использование заемных и кредитных средств, высокая процентная ставка по кредитам, а также нерешенные проблемы ценообразования на продукцию по государственному оборонному заказу негативно влияют на финансово-экономическое состояние организаций судостроительной отрасли. В связи с этим образовалась высокая накопленная кредитная нагрузка.

В последние годы в промышленном секторе судостроения коэффициент долговой нагрузки составил около 4, в научном секторе 1,5. При этом для нормальной хозяйственной деятельности организации значение этого коэффициента не должно превышать 2.

Ввиду длительного производственного цикла строительства кораблей, судов и морской техники использование индексов-дефляторов и индексов потребительских цен при расчете себестоимости продукции судостроения не соответствует реальному росту инфляции.

### 3. Кадровый потенциал

Численность работающих в организациях судостроительной промышленности в 2018 году составила около 186 тыс. человек, более 80 процентов которых занято в промышленном производстве. Динамика общей численности работников отрасли с 2013 года характеризуется стабильным ростом. При этом наблюдается дефицит высококвалифицированных кадров в ряде субъектов Российской Федерации в связи с их миграцией в субъекты Российской Федерации с более благополучной социально-экономической ситуацией и высокой заработной платой.

Среднемесячная заработная плата работников организаций судостроительной отрасли в 2018 году составила около 62 тыс. рублей. В научных организациях она в 1,6 раза выше, чем в организациях, занятых непосредственным производством продукции судостроения. Динамика изменения средней заработной платы работников судостроительной отрасли сохраняется положительной, однако ее размер значительно отличается в зависимости от субъекта Российской Федерации, в котором располагается организация, и в последние годы тенденция увеличения этого различия усилилась.

Средний возраст работников в организациях судостроительной промышленности составляет около 45 лет.

Серьезной кадровой проблемой, снижающей эффективность производства, является профессионально-квалификационный дисбаланс,

вызванный несоответствием компетенций работников квалификационным требованиям.

#### 4. Научно-техническое развитие

Уровень научно-технического развития судостроительной отрасли определяет ее возможности по созданию качественно новой конкурентоспособной морской техники.

Созданный ранее научный задел к настоящему времени практически исчерпан, что приводит к значительному отставанию от мирового уровня по ряду направлений создания кораблей, судов и морской техники.

Оперативное решение критических научно-технических и технологических проблем разработки образцов военно-морской техники предусмотрено в рамках государственной программы Российской Федерации "Развитие оборонно-промышленного комплекса". Однако распределение финансирования позволяет в 2019 - 2021 годах приступить к реализации только первоочередных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Важнейшей материальной составляющей научного потенциала отрасли и одним из определяющих факторов развития оборонно-промышленного комплекса является опытно-экспериментальная база. Основная проблема развития опытно-экспериментальной базы отрасли связана с ее недостаточной загрузкой. Это приводит к проблемам финансово-экономического характера, связанным с высокими накладными расходами на организацию и проведение испытаний.

Ранее при формировании и реализации федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса на 2011 - 2020 годы" промышленные технологии были на 90 процентов ориентированы на строящиеся и модернизируемые образцы военно-морской техники, перспективные образцы не получили необходимого финансирования в конце программного периода.

Высокая трудоемкость и стоимость создания новых образцов продукции гражданского и военного судостроения по сравнению с иностранными аналогами, отсутствие у разработчиков достаточных компетенций, недостаточная подготовленность научно-технической и технологической базы к плавному переходу от военного кораблестроения к гражданскому судостроению также оказывают негативное влияние на развитие производственных мощностей организаций судостроительной промышленности.

Кроме того, у производителей судостроительной продукции в ряде случаев отсутствует опыт использования отечественных разработок, что является для них источником рисков, в том числе в части обеспечения качества продукции, выполнения гарантийных обязательств и осуществления сервисного обслуживания.

Структура научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций не обеспечивает должный уровень взаимодействия с промышленными организациями отрасли, что обуславливает низкую эффективность решения оперативных и долгосрочных задач в области развития науки и техники, управления результатами интеллектуальной деятельности и обеспечения защиты интеллектуальной собственности.

## 5. Организация производства в судостроительной промышленности

Одним из наиболее серьезных проблемных вопросов производственно-технологического характера в судостроительной промышленности остается дефицит построечных и спусковых сооружений для серийного производства крупнотоннажных кораблей и судов, что оказывает существенное влияние на сроки их строительства. Только несколько судостроительных организаций в Российской Федерации способны строить гражданские суда длиной более 170 метров.

Вместе с тем исторически сложившаяся избыточная структура основных производственных судостроительных мощностей привела к тому, что средний по стране уровень загрузки судостроительных организаций не превышает 40 процентов, что не позволяет в полной мере осуществлять модернизацию и техническое перевооружение производства, оказывает негативное влияние на себестоимость конечной продукции и ее конкурентоспособность на мировом рынке.

Отставание российского судостроения от ведущих верфей мира в производственно-технологической сфере наблюдается в следующих основных областях:

- строительство судов и боевых кораблей крупноблочным способом;
- изготовление корпусных конструкций с минимальными допусками;
- использование оптико-электронных компьютеризованных систем измерений;

- использование современных управленческих технологий, направленных на повышение эффективности процессов планирования и организации проектирования и производства;

- использование средств автоматизации и роботизации производства;

работы по 3D-моделям судов и кораблей в тесном контакте с научно-исследовательскими и проектно-конструкторскими организациями.

В судостроительной промышленности в настоящее время эксплуатируется более 60 процентов морально устаревшей и до 80 процентов физически изношенной активной части производственных фондов, многие капитальные сооружения устарели, требуют реконструкции и глубокой модернизации.

Сложившаяся практика концентрации исключительно на технических аспектах развития и закупке механообрабатывающего оборудования мало отразилась на общем состоянии производств, что говорит о необходимости расширения применения современных методов планирования и управления, включая применение программных продуктов для подготовки производства, управления электронным документооборотом и ресурсами организаций судостроительной промышленности.

В настоящее время применение автоматизированных систем управления и контроля технологических процессов на всех производственных уровнях и видах производств носит фрагментарный характер. Системы устаревают быстрее, чем осуществляется их внедрение и освоение. Незначительна также доля использования станочного оборудования с числовым программным управлением и обрабатывающих центров по отношению к имеющемуся в организациях судостроительной промышленности станочному оборудованию. Относительно успешно внедряются информационные технологии, однако без связи с технологическим оборудованием их применение имеет низкую эффективность.

## 6. Судовое комплектующее оборудование

В зависимости от типов кораблей, судов и образцов морской техники, а также их конструктивных особенностей и назначения стоимость входящего в их состав судового комплектующего оборудования может составлять от 35 до 75 процентов стоимости строительства этих кораблей, судов и образцов морской техники. При этом в настоящее время доля стоимости иностранных комплектующих в структуре стоимости судового комплектующего оборудования составляет для гражданского сектора от 40 до 85 процентов, а для военного кораблестроения от 50 до 60 процентов.



Основной причиной сложившейся ситуации является низкая конкурентоспособность широкого спектра отечественного судового комплектующего оборудования, вызванная в том числе низким качеством и высокой стоимостью комплектующих, отсутствием системы гарантийного ремонта и сервисного обслуживания, несоответствием современным экологическим требованиям, а также отсутствием отечественного производства целого ряда образцов судового комплектующего оборудования.

Значительное количество гражданских судов строится по зарубежным проектам, судовладельцы и транспортные компании предпочитают импортное оборудование отечественному, что является одной из основных причин поставок судового комплектующего оборудования из иностранных государств.

Для отечественного судостроения в настоящий период характерно мелкосерийное производство, что также снижает экономическую заинтересованность потенциальных производителей судового комплектующего оборудования, а в ряде случаев делает невозможным создание рентабельного производства.

В связи с этим в отрасли сложилась значительная зависимость от зарубежных поставок оборудования и санкционной политики иностранных государств, которая ставит под угрозу возможность строительства в Российской Федерации отдельных типов судов и морской техники. Высокая доля иностранной продукции в судовом комплектующем оборудовании и колебание валютных курсов влекут риски повышения стоимости и срыва сроков строительства судов и морской техники. Практическое отсутствие отечественной электронной компонентной базы, нарушение кооперационных связей, несовершенство системы согласования работ и сложность оперативной замены комплектующего изделия на аналог также оказывают существенное влияние на производственные процессы в судостроительной отрасли.

## 7. Судоремонт и техническое обслуживание

В настоящее время в Российской Федерации действует около 50 крупных и более 100 малых и средних судоремонтных организаций, способных осуществлять ремонт и техническое обслуживание кораблей и судов.

Мощности крупных судоремонтных организаций в отличие от малых и средних ориентированы на ремонт военных кораблей

и позволяют осуществлять любые виды ремонта боевых надводных кораблей и подводных лодок, имеющих различные типы силовых установок, а также выполнять их модернизацию и утилизацию.

Ремонт и техническое обслуживание гражданских судов осуществляются, как правило, в морских портах и судоремонтных организациях, расположенных на реках.

Одним из перспективных направлений в области повышения эффективности отечественных судоремонтных организаций является повышение эффективности управления материально-техническим обеспечением судоремонта и технического обслуживания ввиду высокой доли (до 40 процентов и более) логистических издержек в структуре стоимости судоремонтных работ.

В настоящее время в Российской Федерации вопросы внедрения системы управления логистическими процессами и формирования соответствующей инфраструктуры доставки и распределения запасных частей и судового комплектующего оборудования успешно решаются в области военного судоремонта, что способствует созданию комплексной системы обеспечения полного жизненного цикла боевых кораблей.

В связи с высокой степенью неопределенности спроса в условиях рыночной экономики в области гражданского судоремонта, а также по причине его проектной ориентированности и уникальности каждого заказа практически отсутствует возможность долгосрочного логистического планирования. Исключение составляют сервисные подразделения крупных судоходных компаний или судоремонтных центров, которые осуществляют ремонт однотипных судов или судов ограниченного количества проектов. Высокие затраты на поддержание складской логистики также препятствуют развитию соответствующей инфраструктуры.

Использование импортного оборудования на гражданских судах, построенных в Российской Федерации, способствует повышению зависимости отечественного судоремонта от поставок судового комплектующего оборудования из иностранных государств.

Существующий порядок использования и таможенного оформления запасных частей, материалов и оборудования, ввозимых на судах или доставляемых иным способом как иностранными, так и российскими заказчиками для ремонта и сервисного обслуживания судов, характеризуется сложностью и длительностью проведения соответствующих процедур.

В результате конкурентоспособность отечественных судоремонтных организаций существенно снижается по отношению к аналогичным организациям иностранных государств, которые не имеют подобных ограничений. В связи с этим судовладельцы отдают предпочтение проведению ремонта судов на зарубежных судоремонтных верфях.

## 8. Система планирования и управления

Основой системы планирования и управления судостроительной отрасли является координация целей и планов развития отрасли с ресурсами, выделяемыми на реализацию соответствующих мероприятий.

Практическое отсутствие системы долгосрочного планирования в области военного кораблестроения негативно влияет на готовность создания приоритетных образцов вооружения и военной техники организациями отрасли, а также препятствует своевременному и качественному выполнению заданий государственного оборонного заказа, планов военно-технического сотрудничества и ограничивает возможность наращивания объемов производства вооружения, военной и специальной техники.

Порядок формирования и обоснования заказчиками судостроительной продукции потребностей в гражданской морской технике, а также закрепление за ними функций сопровождения и контроля научных исследований и разработок не определены в правовом отношении. В связи с этим возникают сложности при формировании и разработке количественных и качественных характеристик производства и выпуска гражданской продукции судостроительной отрасли на основе потребности судовладельцев в современных судах и морской технике.

Существующая практика использования в качестве исключительных исходных данных информации о потребности российских заказчиков в судах для прогнозирования объемов производства судостроительной отрасли на среднесрочную и долгосрочную перспективу не обеспечивает достаточной точности планирования.

Невозможность создания системы долгосрочного планирования обусловлена в том числе отсутствием единой системы сбора достоверной информации в целях формирования статистической базы отрасли. Разнородность существующих форм отчетности, наличие дублирующих форм и показателей приводят к снижению достоверности результатов статистического наблюдения.

### III. Рынки судостроительной продукции

#### 1. Военное кораблестроение

При обновлении российского подводного флота приоритет отдается строительству многоцелевых и стратегических атомных подводных лодок. Ведутся проектные работы по перспективным кораблям и подводным лодкам новейшего поколения.

При строительстве боевых надводных кораблей с 2008 года приоритетным является создание кораблей ближней морской зоны. Вместе с этим в последние годы началось строительство кораблей дальней морской и океанской зон. Для решения задач Военно-Морского Флота в Арктике разрабатываются и строятся боевые надводные корабли и суда обеспечения усиленного ледового класса.

Строительство новых серийных надводных кораблей и подводных лодок по текущим проектам будет завершено в 2022 - 2025 годах. В этот же период будет начато создание головных образцов надводных кораблей и подводных лодок новых проектов.

В части экспорта Российская Федерация является одной из немногих стран мира, которая предлагает практически всю номенклатуру образцов вооружения и военной специальной техники.

Организации судостроительной промышленности Российской Федерации способны удовлетворить до 30 процентов потребности мирового рынка в неатомных подводных лодках, которая в ближайшее 10-летие составит 60 - 70 единиц, в том числе по строительству малых и сверхмалых подводных лодок, а также обитаемых глубоководных аппаратов.

Увеличение количества подводных лодок в составе военно-морских сил стран мира обуславливает увеличение спроса со стороны иностранных заказчиков на противолодочные корабли, стационарные и корабельные гидроакустические системы и комплексы, противолодочное оружие.

Производственные и технологические возможности отечественных судостроительных организаций обеспечивают создание широкой номенклатуры военной морской техники, возможной к поставке на экспорт, в том числе подводных лодок, сторожевых кораблей, корветов, ракетных, десантных и патрульных катеров, рейдовых и базовых тральщиков, судов контроля физических полей.

## 2. Гражданское судостроение

Внутренний рынок гражданского судостроения представлен судами и морской техникой различного назначения, основными из которых являются транспортные, в том числе пассажирские, суда, суда рыбопромыслового флота, вспомогательные суда и суда технического флота, суда и морская техника для освоения континентального шельфа.

Анализ возможностей судостроительных организаций и финансово-экономического состояния судовладельцев, транспортных и лизинговых компаний показывает невозможность удовлетворения потребности внутреннего рынка в гражданских судах и морской технике до 2035 года.

Так, в целях удовлетворения потребности внутреннего рынка до 2035 года необходимо строительство около 250 морских транспортных судов и более 1500 транспортных судов класса "река-море", 1640 судов рыбопромыслового флота, более 250 судов и единиц морской техники вспомогательного и технического флотов, 90 научно-исследовательских судов, 24 ледоколов, а также около 150 судов и морской техники для освоения шельфовых месторождений.

В то же время, несмотря на недостаточную загрузку отечественных судостроительных организаций, количество заказов на строительство судов и морской техники ограничено возможностями потенциальных заказчиков, текущее финансово-экономическое состояние которых позволяет обеспечить заказами не более 18 процентов потребности в морских транспортных судах, 6 процентов в транспортных судах класса "река-море", 8 процентов в судах рыбопромыслового флота, 43 процентов во вспомогательных судах и судах технического флота, 11 процентов в научно-исследовательских судах, 63 процентов в ледоколах и до 40 процентов в судах и морской технике для освоения шельфовых месторождений.

В части экспорта продукции гражданского судостроения основной задачей отечественной судостроительной промышленности в условиях глобального рынка является закрепление в традиционных экспортных нишах, а также расширение географии поставок в первую очередь высокотехнологичных гражданских судов и образцов морской техники с высокой добавленной стоимостью.

В среднесрочной и долгосрочной перспективе отечественные производители могут рассчитывать на удовлетворение определенной доли потребности мирового рынка в гражданской морской технике, в том числе в малотоннажных пассажирских судах.

По мере приобретения компетенций в области арктического судостроения судостроительная промышленность Российской Федерации может ожидать получение заказов от зарубежных компаний на постройку транспортных и научно-исследовательских судов, судов технического флота, а также судов и морской техники усиленного ледового класса.

Для заказчиков из стран Африки и некоторых стран Азии возможны поставки судов рыбопромыслового флота.

В качестве перспективного направления для экспорта рассматривается производство плавучих электрогенераторов и опреснительных станций. Потенциал такого вида морской техники высок ввиду растущего дефицита электроэнергии и водных ресурсов.

Ожидается, что доля экспорта в общем объеме судостроительного производства составит к 2035 году около 11 процентов. Это меньше текущего значения показателя на 2 процента, но объясняется закономерным увеличением средней контрактной стоимости строительства новых крупнотоннажных судов, поставляемых на внутренний рынок. При этом в абсолютном выражении плановый рост объемов экспортных поставок до 2035 года составит около 180 процентов.

#### IV. Цель, задачи, приоритеты и целевые индикаторы реализации Стратегии

Целью Стратегии является обеспечение создания современной продукции судостроения за счет достижения к 2035 году 80 процентов загрузки основных производственных фондов организаций отрасли, увеличения в 2,2 раза объема производства при одновременном росте в 2 раза производительности труда и повышения доли стоимости отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции до 75 процентов.

Достижение указанной цели будет обеспечено за счет решения следующих задач:

обеспечить выполнение 100 процентов заданий государственного оборонного заказа по срокам и стоимости создания кораблей, судов, вооружения и военной специальной техники для Военно-Морского Флота, разработать и внедрить наиболее передовые технологии производства;

занять до 90 процентов внутреннего рынка гражданских судов и морской техники в стоимостном выражении и до 98 процентов в тоннаже, увеличить объем их экспорта до 25 млрд. рублей;

обеспечить удовлетворение потребности судостроительной промышленности в электронной компонентной базе отечественного производства и достижение доли судового комплектующего оборудования отечественного производства в стоимости конечной продукции до 75 процентов;

обеспечить полное и своевременное финансирование мероприятий по развитию новых технологий, критичных для создания перспективной морской техники, обеспечить загрузку не менее 80 процентов стендовой испытательной базы, внедрение не менее 60 процентов разрабатываемых технологий и оптимизацию структуры научно-исследовательских центров;

удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить объем судоремонта в 2 раза;

повысить эффективность планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечить их финансовую устойчивость;

увеличить количество высокопроизводительных рабочих мест, увеличить заработную плату работникам промышленных организаций судостроительной отрасли.

Приоритетами развития судостроительной промышленности Российской Федерации являются:

обеспечение достижения целей и значений ключевых индикаторов, указанных в национальных проектах, актах Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации в части, касающейся судостроительной промышленности;

обеспечение безусловного выполнения заданий государственного оборонного заказа в части создания боевых надводных кораблей, подводных лодок, вооружения, военной и специальной техники для Военно-Морского Флота на уровне лучших мировых образцов;

достижение технологической независимости Российской Федерации в области производства вооружения и военной техники;

внедрение передовых цифровых технологий на всех этапах жизненного цикла кораблей, судов и морской техники;

обеспечение максимальной локализации судостроительного производства на территории Российской Федерации;

повышение эффективности государственного регулирования в судостроении;

наращивание объемов экспорта военной и гражданской продукции судостроения;

развитие и поддержание научно-технического, технологического, промышленного и кадрового потенциалов на уровне, обеспечивающем эффективное осуществление морской деятельности и выпуск высокотехнологичной конкурентоспособной продукции военного и гражданского назначения;

создание эффективной системы продвижения продаж, ремонта и сервисного обслуживания продукции судостроения на мировой рынок;

обеспечение инвестиционной привлекательности и достижение устойчивого роста основных показателей финансово-экономической и производственной деятельности организаций судостроительной промышленности;

устранение административных барьеров и совершенствование правового регулирования в судостроительной отрасли.

Целевые индикаторы реализации Стратегии представлены в приложении № 1.

Перечень мероприятий по эффективному достижению цели Стратегии представлен в приложении № 2.

## V. Сценарии развития судостроительной промышленности

Развитие отечественной судостроительной отрасли тесно связано с развитием российской экономики. Исходя из степени благоприятности макроэкономических и отраслевых предпосылок, рассматриваются 3 сценария развития судостроительной промышленности - инновационный, целевой и консервативный.

Основную роль в развитии судостроительной промышленности на протяжении всего ее существования играет государство, которое формирует заказ на строительство кораблей и судов для нужд обороны, научно-исследовательской деятельности и атомного ледокольного флота.

Ввиду специфических особенностей отрасли, в том числе высокой капиталоемкости строительства судов и морской техники, продолжительной окупаемости вложенных средств, ее деятельность и дальнейшее развитие в течение ближайших 15 - 20 лет невозможны без активного участия государства. Также необходимо создание благоприятных условий для развития отрасли путем совершенствования нормативно-правовой базы, стимулирования спроса, создания равных экономических условий для деятельности российских организаций и иностранных компаний, повышения инвестиционной привлекательности,



улучшения финансового состояния отечественных судостроительных организаций.

Однако по мере приобретения судостроительных компетенций, модернизации производственных мощностей и повышения конкурентоспособности продукции уровень государственного участия в обеспечении развития судостроительной отрасли должен сокращаться.

Итогом реализации Стратегии должна стать возможность рыночного развития сегмента отрасли, не связанного с выполнением государственного заказа, при минимальном или умеренном уровне государственного участия.

Сценарии строительства гражданских судов и морской техники до 2035 года представлены в приложении № 3.

Сценарные показатели развития судостроительной промышленности на период до 2035 года представлены в приложении № 4.

Инновационный сценарий является базовым для реализации Стратегии.

Инновационный сценарий характеризуется усилением инвестиционной направленности экономического развития. Он опирается на создание современной транспортной инфраструктуры и конкурентоспособного сектора высокотехнологичных производств наряду с модернизацией топливно-энергетического комплекса.

В этом сценарии судостроительная отрасль развивается стабильными темпами на фоне устойчивого роста экономики. В силу роста конкурентоспособности, сохранения денежно-кредитной политики с положительной ключевой ставкой 2 - 4 процента в реальном выражении и цен на нефть в диапазоне 52 - 63 доллара США за баррель инфляция будет удерживаться на уровне около 4 процентов.

Не прогнозируется каких-либо существенных колебаний обменного курса валют, а курс доллара США по отношению к рублю будет плавно расти с 58,3 рубля в 2017 году до 74,7 рубля в 2035 году.

В этих условиях темпы роста внутреннего валового продукта стабилизируются на уровне около 3 процентов. Изменения в структуре спроса, которые произойдут в 2020 - 2024 годах, окажутся устойчивыми и в долгосрочном периоде. Доля инвестиций во внутреннем валовом продукте сохранится на уровне 26 - 27 процентов, обеспечивая постоянное технологическое обновление основных средств.

Этот сценарий предполагает нейтральный уровень государственного участия в обеспечении производства в гражданском и военном секторах судостроения.

Значительный объем средств выделяется на развитие и модернизацию производственных мощностей организаций судостроительной отрасли.

Ожидается сохранение текущей динамики строительства судов и морской техники для внутреннего рынка и на экспорт. Ориентировочная стоимость портфеля заказов в период до 2035 года по этому сценарию составляет 2322 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет).

Экспорт будет расти в первую очередь благодаря повышению конкурентоспособности продукции судостроения, в том числе за счет государственной поддержки развития производственных мощностей и внедрения в производство наукоемких судостроительных технологий.

Целевой сценарий является оптимистичным.

В целевом сценарии судостроительная отрасль развивается быстрыми темпами на фоне ускорения роста экономики. Этот сценарий предусматривает интенсивный рост объемов строительства гражданской продукции, поставляемой на экспорт, и освоение новых рынков сбыта. Экспорт будет активно развиваться благодаря эффективному государственному регулированию и сравнительно быстрому росту конкурентоспособности судостроительной продукции.

Консервативный сценарий является пессимистичным.

В консервативном сценарии предполагается, что замедление или прекращение роста экономики страны негативно отразится на развитии судостроительной отрасли. Этот сценарий предусматривает существенно более низкий уровень государственного участия в обеспечении производства гражданской и военной судостроительной продукции по сравнению с другими сценариями.

## VI. Ресурсное обеспечение и источники финансирования Стратегии

Источниками ресурсного обеспечения реализации Стратегии являются:

средства федерального бюджета, предусмотренные на реализацию государственных программ Российской Федерации;

средства Фонда перспективных исследований, Фонда развития промышленности и других институтов развития;

средства бюджетов субъектов Российской Федерации;

ресурсы организаций судостроительной промышленности;

средства частных инвесторов, в том числе в рамках реализации инвестиционных проектов с государственным участием;

средства иных участников хозяйственной деятельности.

Привлечение внебюджетных средств будет осуществляться в рамках отдельных проектов. Реализация проектов будет осуществляться на принципах разделения рисков и при наличии частной инициативы, подкрепленной готовностью к вложению инвестиций из внебюджетных источников и подтверждающей наличие у проекта коммерческого потенциала и востребованности соответствующего продукта на рынке. При этом общим принципом привлечения внебюджетных средств является снижение доли государственного участия по мере снижения рисков реализации Стратегии.

---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1  
к Стратегии развития  
судостроительной промышленности  
на период до 2035 года

### ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

#### реализации Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2035 года

Цель и задачи	Индикатор (показатель)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
1. Цель - обеспечение создания современной продукции судостроения за счет достижения к 2035 году 80 процентов загрузки основных производственных фондов отрасли, повышения в 2,2 раза объема производства при одновременном росте в 2 раза производительности труда и повышения доли отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции до 75 процентов	объем выпуска промышленной продукции организациями отрасли в денежном выражении по отношению к 2018 году (процентов)	100	104	113	124	133	142	153	163	171	180	188	198	204	209	213	216	222
	уровень загрузки основных фондов организаций судостроительной отрасли при односменном режиме работы (процентов)	60	61	63	64	65	66	68	69	70	71	73	74	75	76	78	79	80
	рост производительности труда в денежном выражении в организациях промышленности судостроительной отрасли по отношению к 2018 году (процентов)	101	105	108	112	116	123	128	134	140	146	153	160	167	175	179	184	192
	доля отечественной продукции в стоимости конечной гражданской продукции (процентов)	40	42	44	47	50	52	55	58	61	64	67	70	71	72	73	74	75

Цель и задачи	Индикатор (показатель)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
2. Задачи:																		
обеспечить 100 процентов выполнения заданий государственного оборонного заказа по срокам и стоимости создания кораблей, судов, вооружения и военной специальной техники для Военно-Морского Флота, разработать и внедрить наиболее передовые технологии производства	объем выпуска оборонной продукции в организациях промышленности судостроительной отрасли в денежном выражении по отношению к 2018 году (процентов)	98	99	103	111	117	121	128	131	133	134	136	138	140	142	144	145	148
занять до 90 процентов внутреннего рынка гражданских судов и морской техники в стоимостном выражении и до 98 процентов в тоннаже, увеличить уровень их экспорта до 25 млрд. рублей	объем выпуска гражданских судов и морской техники в судостроительных и судоремонтных организациях промышленности судостроительной отрасли в денежном выражении по отношению к 2018 году (процентов)	111	139	172	205	238	273	308	361	415	468	520	575	609	628	647	655	673
	объем выпуска гражданских судов и морской техники водоизмещением более 80 тонн для внутреннего рынка и на экспорт нарастающим итогом с 2019 года (единиц)	33	64	87	113	138	159	189	202	218	237	257	274	291	311	325	339	358
	соотношение объемов выполнения заказов гражданского судостроения и военного кораблестроения в стоимостном выражении (процентов)	21	27	32	35	38	42	44	51	58	65	72	79	82	84	85	86	87
	объем экспорта продукции гражданского судостроения (млрд. рублей)	2,6	5	6	7,2	8,2	10,1	12	13,4	15,1	16,5	17,8	20	20,6	22,2	23,4	24,3	25

Цель и задачи	Индикатор (показатель)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
обеспечить удовлетворение потребности судостроительной промышленности в электронной компонентной базе отечественного производства и достижение доли судового комплектующего оборудования отечественного производства в стоимости конечной продукции до 75 процентов	уровень локализации продукции судостроения по кооперации 1 уровня (процентов)	42	45	48	49	51	53	57	61	64	67	68	70	72	73	74	75	75
обеспечить полное и своевременное финансирование мероприятий по развитию новых технологий, критичных для создания перспективной морской техники, обеспечить загрузку не менее 80 процентов стендовой испытательной базы, внедрение не менее 60 процентов разрабатываемых технологий и оптимизацию структуры научно-исследовательских центров	объем ассигнований организаций судостроительной отрасли из собственных средств на научные исследования и разработки по отношению к 2018 году (процентов)	104	106	109	111	113	115	118	121	125	128	134	140	147	156	165	175	188
	отношение количества внедренных технологий к количеству разработанных технологий (процентов)	17	20	22	24	25	27	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60
	количество документов, удостоверяющих новизну технологических решений, полученных в результате хозяйственной деятельности организаций судостроительной отрасли, нарастающим итогом с 2019 года (единиц)	25	55	95	175	255	335	435	544	656	771	889	1009	1054	1074	1084	1089	1094
удвоить количество новых и обновленных судоремонтных мощностей, увеличить объем судоремонта в 2 раза	объем работ судоремонта на судоремонтных предприятиях (млрд. рублей)	72	88	91	92	96	97	100	108	119	123	127	131	134	136	139	141	144
	отношение количества новых и обновленных судоремонтных мощностей к общему количеству производственных мощностей (процентов)	5,7	6,1	6,4	6,8	7,2	7,6	7,8	8	8,1	8,4	8,8	9	9,3	9,5	9,7	9,9	10

Цель и задачи	Индикатор (показатель)	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
повысить эффективность планирования и управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечить их финансовую устойчивость	объем государственных инвестиций в основной капитал организаций судостроительной отрасли по отношению к 2018 году (процентов)	104	110	116	127	121	107	96	93	90	88	79	73	71	68	65	62	59
	отношение объема выпуска продукции частных организаций отрасли к общему объему продукции организаций судостроительной отрасли (процентов)	29	30	31	33	35	37	39	40	42	44	45	46	47	48	48	49	49
увеличить количество высокопроизводительных рабочих мест и заработную плату работникам промышленных организаций судостроительной отрасли	количество созданных высокопроизводительных рабочих мест в судостроительной отрасли (тыс. единиц)	1,9	2,6	3,1	3,8	4	4,5	4,9	5	5,3	5,5	5,7	6	6,1	6,2	6,3	6,4	6,5
	уровень заработной платы работников промышленных организаций судостроительной отрасли по отношению к 2018 году (процентов)	101	104	106	110	114	119	124	129	134	139	144	151	156	163	166	170	176

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2  
к Стратегии развития  
судостроительной промышленности  
на период до 2035 года

**ПЕРЕЧЕНЬ МЕРОПРИЯТИЙ**

**по эффективному достижению цели Стратегии развития  
судостроительной промышленности на период до 2035 года**

1. Мероприятия по решению задач в области строительства боевых кораблей, судов обеспечения, вооружения, военной и специальной техники для Военно-Морского Флота, включая:

    формирование условий для создания построечных мест, обеспечивающих строительство боевых надводных кораблей дальней морской и океанской зон по новым проектам;

    совершенствование нормативно-правовой базы в части планирования и обоснования заданий государственного оборонного заказа, ценообразования и финансирования закупок боевых кораблей, судов обеспечения, вооружения и военной специальной техники;

    проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, обеспечивающих необходимый рост тактико-технических требований и решение проблем создания нового поколения военно-морской техники;

    проведение экспертиз тактико-технических заданий на создание кораблей, проектов кораблей и проектов программ;

    привлечение организаций малого и среднего бизнеса к реализации заданий государственного оборонного заказа, а также налаживание промышленной кооперации.

2. Мероприятия по решению задач в области гражданского судостроения, включая:

    совершенствование системы государственного регулирования в области планирования и реализации базовых, перспективных и прорывных разработок в обеспечение существенного повышения функциональных, экономических и технико-эксплуатационных параметров продукции гражданского судостроения, создания принципиально новых изделий;



разработку и внедрение передовых высокоэффективных производственных технологий, средств автоматизации и роботизации производства, новейших систем качества в организациях отрасли;

разработку и реализацию мер, направленных на увеличение объемов производства экспортной продукции, включая меры по обеспечению ее ценовой конкурентоспособности.

3. Мероприятия по решению задач в области судового комплектующего оборудования, включая:

разработку и реализацию плана-графика ("дорожной карты") по импортозамещению судового комплектующего оборудования и локализации его производства на территории Российской Федерации;

создание центра компетенций судового комплектующего оборудования в целях расширения кооперационных связей конструкторских бюро и промышленных судостроительных организаций;

создание производственных мощностей на базе государственно-частного партнерства по отдельным направлениям судового машиностроения;

формирование эффективной системы мониторинга и контроля качества и сертификации в сфере судового комплектующего оборудования;

развитие эффективной системы продвижения и продаж судового комплектующего оборудования.

4. Мероприятия по решению задач в области научно-технического развития судостроительной промышленности, включая:

финансирование фундаментальных и поисковых исследований в обеспечение создания опережающего научного задела в интересах судостроения;

обеспечение устойчивого финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на создание поддерживающих и перспективных промышленных технологий;

обеспечение первоочередной поддержки развития технологий в приоритетных областях, таких, как импортозамещение, экспортно ориентированная продукция, продукция для внутренних потребителей с высокой добавленной стоимостью и серийностью;

проведение научных исследований в области прорывных и перспективных технологий (выявление прорывных технологий, разработанных в иностранных государствах, имеющихся и перспективных компетенций отечественного судостроения);

стимулирование развития научных школ в судостроении, приборостроении, машиностроении и электротехнике;

стимулирование внедрения разработок на ранних стадиях жизненного цикла (опытная эксплуатация судов и оборудования, создание опытных судов);

мониторинг и контроль за деятельностью научно-исследовательских организаций и выполняемыми научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими работами;

совершенствование методических материалов и создание информационной платформы по выявлению, инвентаризации, классификации, экспертизе, постановке на учет, а также уступке и передаче прав на результаты интеллектуальной деятельности;

стимулирование организаций отрасли к выявлению и инвентаризации имеющихся у них результатов интеллектуальной деятельности;

обеспечение защиты интеллектуальной собственности предприятий отрасли и патентной чистоты выпускаемой продукции;

совершенствование структуры научно-исследовательских организаций в целях обеспечения их соответствия задачам, решаемым в области развития судостроительной науки и техники;

разработку и реализацию проектного подхода в деятельности научно-исследовательских организаций;

реализацию мероприятий, направленных на разработку и применение отечественного программного обеспечения, цифровых моделей и виртуальных лабораторий в рамках цифрового научного центра судостроения.

5. Мероприятия по решению задач в области судоремонта, включая:

формирование центров судоремонта гражданских судов в рамках действующих процессов диверсификации производств, специализирующихся на строительстве и ремонте боевых кораблей;

развитие нормативно-правовых инструментов для ограничения возможностей отечественных судовладельцев по ремонту судов и морской техники на зарубежных судостроительных предприятиях;

создание территориальных производственных судоремонтных кластеров с развитой сетью логистических коммуникаций, состоящих из поставщиков судового комплектующего оборудования, специализированных организаций, предоставляющих производственные

и сервисные услуги, научно-исследовательских и образовательных организаций;

создание единой информационной системы логистической поддержки сервисного обслуживания и ремонта, поставки судового оборудования и комплектующих изделий, интегрированной с аналогичными системами зарубежных производителей, зарубежными и российскими сервисными центрами;

совершенствование таможенного тарифного регулирования с целью упрощения и ускорения поставок импортных запасных частей, материалов и комплектующих, используемых при судоремонте;

создание механизмов стимулирования для внедрения в судоремонтных организациях инновационных технологий судоремонта и сервиса.

6. Мероприятия по решению задач в области планирования, управления производством в организациях судостроительной промышленности и обеспечения их финансовой устойчивости, включая:

проведение на регулярной основе экспертизы технического состояния организаций отрасли и результатов реализации ими инвестиционных проектов;

внедрение современных стандартов и управленческих технологий, направленных на повышение эффективности процессов управления производством, планирования и организации проектирования;

стимулирование увеличения инвестиций в основной капитал за счет собственных средств;

обеспечение реализации частных инвестиционных проектов, связанных в том числе с модернизацией производственных мощностей;

оптимизацию структуры организаций судостроительной отрасли, корректировку направления их развития, включая возможность реализации диверсификации производства;

разработку и реализацию механизмов по льготному кредитованию организаций судостроительной отрасли на пополнение оборотных средств;

развитие производства непрофильной высокотехнологичной и высокомаржинальной продукции;

создание благоприятных условий для развития малого и среднего предпринимательства в сфере судостроения;

оптимизацию системы отраслевого статистического наблюдения для повышения достоверности и автоматизацию процесса обмена данными;

внедрение обязательной экспертизы проектов морской техники;

создание и обеспечение функционирования центра ценообразования морской техники с функциями государственной экспертизы цен.

7. Мероприятия по решению задач в области развития кадрового потенциала судостроительной промышленности, включая:

разработку плана-графика ("дорожной карты") по развитию кадрового потенциала судостроительной отрасли;

стимулирование использования организациями отрасли механизмов целевого обучения по образовательным программам профильного среднего профессионального и высшего образования;

улучшение условий труда и безопасности производства путем внедрения новых технологий и материалов, а также стимулирования работодателей по увеличению расходов на охрану труда и промышленную безопасность;

формирование комфортной социальной среды и инфраструктуры, в том числе строительство доступного жилья, социальных объектов, развитие частного предпринимательства в сфере услуг и транспортной доступности в моногородах;

осуществление и расширение мер социальной поддержки работников за счет средств организаций судостроительной отрасли.

---

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к Стратегии развития  
судостроительной промышленности  
на период до 2035 года

**С Ц Е Н А Р И И**

**строительства гражданских судов и морской техники до 2035 года**

Номенклатура	2018 год	2019 - 2020 годы	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы	2031 - 2035 годы	Итого
<b>I. Инновационный сценарий</b>						
Морские транспортные суда - всего	1	4	21	9	10	45
в том числе:						
суда-газовозы	-	-	-	8	7	15
нефтеналивные суда	1	-	21	1	3	26
пассажирские и грузо- пассажирские суда	-	4	-	-	-	4
Транспортные суда класса "река- море" - всего	14	28	29	16	7	94
в том числе:						
грузовые несамоходные суда	6	-	-	-	-	6
грузовые самоходные суда	5	18	29	15	7	74
пассажирские суда	3	10	-	1	-	14
Суда рыбопромыслового флота - всего	-	23	54	30	27	134
в том числе:						
добывающие и перерабатывающие суда	-	22	45	24	18	109
обслуживающие суда	-	1	9	6	9	25
Вспомогательные суда и суда технического флота - всего	10	22	25	27	21	105
в том числе:						
аварийно-спасательные суда и катера	1	4	-	-	-	5
буксиры	2	2	-	2	2	8

Номенклатура	2018 год	2019 - 2020 годы	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы	2031 - 2035 годы	Итого
ледоколы	2	3	4	4	1	14
научно-исследовательские суда	-	1	6	1	2	10
обстановочные суда и катера	3	8	-	-	-	11
служебно-разъездные и рабочие суда и катера	1	1	2	-	1	5
земснаряды	1	-	3	15	13	32
обслуживающие суда и катера	-	1	9	2	2	14
плавучие краны	-	1	1	-	-	2
плавучие электростанции	-	1	-	3	-	4
Суда и морская техника для освоения шельфовых месторождений - всего	1	6	23	19	36	85
в том числе:						
добычные, разведывательные и буровые платформы	-	1	18	13	6	38
научно-исследовательские суда	-	-	2	-	1	3
суда снабжения и обеспечения	1	5	3	6	29	44
Итого	26	83	152	101	101	463
II. Целевой сценарий						
Морские транспортные суда - всего	1	4	25	12	19	61
в том числе:						
суда-газовозы	-	-	-	11	12	23
нефтеналивные суда	1	-	25	1	3	30
пассажирские и грузо-пассажирские суда	-	4	-	-	4	8
Транспортные суда класса "река-море" - всего	16	31	27	22	11	107
в том числе:						
грузовые несамоходные суда	8	-	-	-	2	10
грузовые самоходные суда	5	21	27	19	8	80
пассажирские суда	3	10	-	3	1	17

Номенклатура	2018 год	2019 - 2020 годы	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы	2031 - 2035 годы	Итого
Суда рыбопромыслового флота - всего	-	22	67	62	43	194
в том числе:						
добывающие и перерабатывающие суда	-	22	51	43	30	146
обслуживающие суда	-	-	16	19	13	48
Вспомогательные суда и суда технического флота - всего	14	24	48	47	30	163
в том числе:						
аварийно-спасательные суда и катера	1	3	-	-	3	7
буксиры	2	2	4	5	-	13
бункеровщики	-	-	-	1	-	1
ледоколы	2	3	10	5	1	21
научно-исследовательские суда	-	2	6	-	3	11
обстановочные суда и катера	3	8	-	3	1	15
служебно-разъездные и рабочие суда и катера	3	1	4	-	2	10
специальные суда	1	-	-	-	-	1
земснаряды	1	-	14	28	18	61
обслуживающие суда и катера	-	2	8	3	2	15
плавучие краны	-	2	-	-	-	2
плавучие электростанции	-	1	1	2	-	4
специальные суда	1	-	1	-	-	2
Суда и морская техника для освоения шельфовых месторождений - всего	2	6	20	27	71	126
в том числе:						
добычные, разведывательные и буровые платформы	1	1	14	12	20	48
научно-исследовательские суда	-	-	1	3	3	7
суда снабжения и обеспечения	1	5	5	12	48	71
Итого	33	87	187	170	174	651

Номенклатура	2018 год	2019 - 2020 годы	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы	2031 - 2035 годы	Итого
<b>III. Консервативный сценарий</b>						
Морские транспортные суда - всего	-	4	21	-	4	29
в том числе:						
суда-газовозы	-	-	-	-	4	4
нефтеналивные суда	-	-	21	-	-	21
пассажирские и грузо- пассажирские суда	-	4	-	-	-	4
Транспортные суда класса "река- море" - всего	14	23	10	14	9	70
в том числе:						
грузовые несамоходные суда	6	-	-	-	-	6
грузовые самоходные суда	5	13	10	14	9	51
пассажирские суда	3	10	-	-	-	13
Суда рыбопромыслового флота - всего	-	14	40	23	28	105
в том числе:						
добывающие и перерабатывающие суда	-	14	34	15	15	78
обслуживающие суда	-	-	6	8	13	27
Вспомогательные суда и суда технического флота - всего	9	22	18	35	11	95
в том числе:						
аварийно-спасательные суда и катера	-	3	-	-	-	3
буксиры	2	2	-	-	2	6
ледоколы	2	3	2	1	4	12
научно-исследовательские суда	-	2	5	-	2	9
обстановочные суда и катера	3	8	-	-	-	11
служебно-разъездные и рабочие суда и катера	1	1	-	-	-	2
земснаряды	1	-	6	32	2	41
обслуживающие суда и катера	-	1	5	2	1	9
плавучие краны	-	1	-	-	1	2
плавучие электростанции	-	1	-	-	-	1



Номенклатура	2018 год	2019 - 2020 годы	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы	2031 - 2035 годы	Итого
Суда и морская техника для освоения шельфовых месторождений - всего	1	6	15	14	22	58
в том числе:						
добычные, разведывательные и буровые платформы	-	1	13	9	8	31
научно-исследовательские суда	-	-	-	-	2	2
суда снабжения и обеспечения	1	5	2	5	12	25
Итого	24	69	104	86	74	357

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4  
к Стратегии развития  
судостроительной промышленности  
на период до 2035 года

**СЦЕНАРНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ**  
**развития судостроительной промышленности на период до 2035 года**  
**(в процентном выражении по отношению к 2018 году)**

Показатели	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
<b>Инновационный сценарий</b>																	
Рост производства промышленной продукции	100	104	113	124	133	142	153	163	171	180	188	198	204	209	213	216	222
Рост производства продукции на внутренний рынок	102	106	114	126	136	145	158	168	177	186	195	205	212	216	221	224	229
Рост производства продукции на экспорт	92	97	101	111	116	120	125	130	136	141	146	152	156	162	167	172	177
Рост производства продукции гражданского назначения	110	136	164	194	225	257	290	334	380	427	474	524	554	574	593	604	623
Рост производительности труда в промышленных организациях судостроительной отрасли	101	105	108	112	116	123	128	134	140	146	153	160	167	175	179	184	192
<b>Целевой сценарий</b>																	
Рост производства промышленной продукции	108	116	123	133	143	153	163	174	184	194	204	214	225	235	245	253	267
Рост производства продукции на внутренний рынок	108	115	122	132	143	153	164	175	185	196	206	217	227	238	249	257	271
Рост производства продукции на экспорт	107	120	131	138	145	153	160	168	176	184	192	200	208	215	223	231	238

Показатели	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	2024 год	2025 год	2026 год	2027 год	2028 год	2029 год	2030 год	2031 год	2032 год	2033 год	2034 год	2035 год
Рост производства продукции гражданского назначения	114	148	174	220	266	312	358	405	451	498	544	591	637	684	730	777	843
Рост производительности труда в промышленных организациях судостроительной отрасли	105	111	116	122	128	135	141	147	152	159	166	173	179	186	193	199	207
Консервативный сценарий																	
Рост производства промышленной продукции	95	91	90	93	101	106	111	117	121	127	132	139	146	150	153	156	157
Рост производства продукции на внутренний рынок	96	91	90	93	102	106	112	118	122	129	135	142	150	154	157	160	161
Рост производства продукции на экспорт	89	91	88	91	96	102	105	107	110	114	117	119	121	123	128	130	133
Рост производства продукции гражданского назначения	107	113	123	127	155	175	195	219	230	254	277	304	339	356	374	385	392
Рост производительности труда в промышленных организациях судостроительной отрасли	100	101	102	102	103	105	106	108	110	112	113	116	118	121	124	129	132