

И С С Л Е Д О В А Н И Е

Д Е М О - В Е Р С И Я

# РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Итоги 2021 года

Перспективы развития до 2025 года

**INFO** *Line*

информационное агентство

information agency

- СОСТАВ И СОСТОЯНИЕ РЕЧНОГО И СМЕШАННОГО РЕКА-МОРЕ КЛАССА ФЛОТА
- СОСТАВ И СОСТОЯНИЕ МОРСКОГО ФЛОТА
- ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ И СУХИХ ГРУЗОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ
- ПЕРЕВОЗКИ НАЛИВНЫХ И СУХИХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ
- ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

# Рейтинг **INFO** *Line* Shipbuilding Russia TOP


ежегодно публикуется крупнейшими СМИ!

**Коммерсант.ru**®




**INFOline** принимало участие  
в разработке Стратегии  
развития судостроительной  
промышленности РФ


**КОМПЛЕКС ИНФОРМАЦИОННЫХ ПРОДУКТОВ INFOline: СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ОТРАСЛЬ И ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ**




**Еженедельный мониторинг:  
Судостроительная промышленность РФ  
и стран ближнего зарубежья**



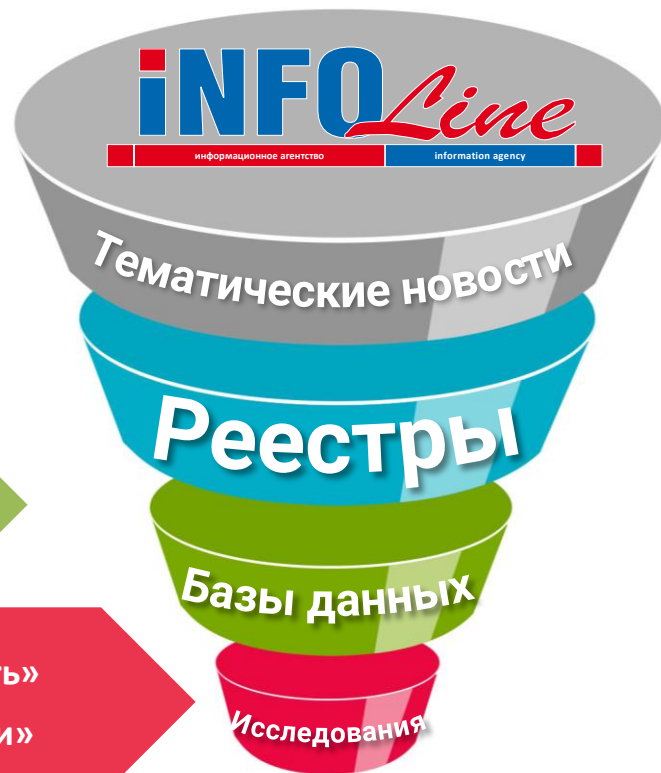
**Реестр «Судостроение: верфи и  
проектные компании»**



**База «Заказы на строительство судов на  
верфях России» и презентация**



**Исследование «Судостроительная промышленность»  
Исследование «Рынок водного транспорта России»**



## Направление «Судостроение»

### Тематические новости

#### Судостроительная промышленность РФ и стран ближнего зарубежья

Собранная со всего рынка и систематизированная информация о событиях судостроительной отрасли РФ и зарубежья. На основе данных из профильных источников формируется новостной бюллетень – постоянно обновляющаяся информационная карта для Вашего бизнеса



### Исследование

#### Судостроительная промышленность России. Тенденции 2022 года. Прогноз до 2026 года.

Комплексный анализ текущего состояния судостроительной отрасли в РФ; разработка долгосрочных прогнозов направления развития отрасли и общего спроса на продукцию различных сегментов судостроения



### Реестр верфей

#### Судостроение: верфи и проектные компании

Актуальная информация по **более чем 170** судостроительным и судоремонтным предприятиям и крупнейшим проектно-конструкторским бюро (коды ИНН и ОКПО, адрес, руководство и ТОП-менеджмент, количество и общий тоннаж сданных и заказанных судов).



### База заказов

#### Заказы на строительство судов на верфях РФ: Итоги 2021-2022 гг.

Мониторинг заказов на строительство судов на российских верфях, включая гражданские и военные проекты, а также экспортные заказы. База содержит **более 2100** завершенных и выполняющихся заказов с датой сдачи с 2019 года.



## СОДЕРЖАНИЕ ОБЗОРА «РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА»

### ▪ **Часть I. Состав транспортных судов внутреннего водного транспорта**

- 1.1. Состав и возрастная структура судов внутреннего водного транспорта
  - 1.1.1. *Состав флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.1.2. *Возрастная структура флота внутреннего водного транспорта*
- 1.2. Состав и возрастная структура самоходного сухогрузного флота внутреннего водного транспорта
  - 1.2.1. *Состав сухогрузного флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.2.2. *Возрастная структура сухогрузного флота внутреннего водного транспорта*
- 1.3. Состав и возрастная структура самоходного наливного флота внутреннего водного транспорта
  - 1.3.1. *Состав наливного флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.3.2. *Возрастная структура наливного флота внутреннего водного транспорта*
- 1.4. Состав и возрастная структура несамоходного сухогрузного и наливного флота внутреннего водного транспорта
  - 1.4.1. *Состав несамоходного флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.4.2. *Возрастная структура несамоходного флота внутреннего водного транспорта*
- 1.5. Состав и возрастная структура буксирного флота внутреннего водного транспорта
  - 1.5.1. *Состав буксирного флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.5.2. *Возрастная структура буксирного флота внутреннего водного транспорта*
- 1.6. Состав и возрастная структура пассажирского флота внутреннего водного транспорта
  - 1.6.1. *Состав пассажирского флота внутреннего водного транспорта*
  - 1.6.2. *Возрастная структура пассажирского флота внутреннего водного транспорта*

### ▪ **Часть II. Состав транспортных судов морского транспорта**

- 2.1. Состав и возрастная структура судов морского транспорта
    - 2.1.1. *Состав флота морского транспорта*
    - 2.1.2. *Возрастная структура флота морского транспорта*
  - 2.2. Состав и возрастная структура самоходного сухогрузного флота морского транспорта
    - 2.2.1. *Состав сухогрузного флота морского транспорта*
    - 2.2.2. *Возрастная структура сухогрузного флота морского транспорта*
  - 2.3. Состав и возрастная структура самоходного наливного флота морского транспорта
    - 2.3.1. *Состав наливного флота морского транспорта*
    - 2.3.2. *Возрастная структура наливного флота морского транспорта*
  - 2.4. Состав и возрастная структура буксирного флота морского транспорта
    - 2.4.1. *Состав буксирного флота морского транспорта*
    - 2.4.2. *Возрастная структура буксирного флота морского транспорта*
  - 2.5. Состав и возрастная структура пассажирского флота морского транспорта
    - 2.5.1. *Состав пассажирского флота морского транспорта*
    - 2.5.2. *Возрастная структура пассажирского флота морского транспорта*
- ### ▪ **Часть III. Анализ перевозок грузов внутренним водным транспортом**
- 3.1. Наливные грузы
    - 3.1.1. *Динамика и структура перевозок наливных грузов в 2015-2021 гг.*
    - 3.1.2. *Структура перевозок нефтеналивных грузов по бассейнам в 2015-2021 гг.*
    - 3.1.3. *Анализ перевозок нефтеналивных грузов в бассейнах ЕГС*
    - 3.1.4. *Анализ перевозок нефтеналивных грузов на Ленском бассейне*
    - 3.1.5. *Анализ перевозок нефтеналивных грузов на Амурском бассейне*
    - 3.1.6. *Анализ перевозок нефтеналивных грузов на Енисейском бассейне*
    - 3.1.7. *Анализ перевозок нефтеналивных грузов на Обском и Обь-Иртышском бассейнах*

**СОДЕРЖАНИЕ**■ **Часть III. Перевозки грузов внутренним водным транспортом****3.2. Сухие грузы**

- [3.2.1. Динамика и структура перевозок сухих грузов внутренним водным транспортом в 2015-2021 гг.](#)
- [3.2.2. Структура перевозок сухих грузов по бассейнам в 2015-2021 гг.](#)
- [3.2.3. Строительные грузы: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)
- [3.2.4. Лесные грузы: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)
- [3.2.5. Химикаты и химическое сырье: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)
- [3.2.6. Металлы: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)
- [3.2.7. Техника и оборудование: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)
- [3.2.8. Зерно: анализ перевозок по судоходным компаниям на ключевых бассейнах](#)

■ **Часть IV. Перевозки грузов морским транспортом и по Северному морскому пути****4.1. Наливные грузы**

- [4.1.1. Динамика и структура перевозок наливных грузов морским транспортом в 2015-2021 гг.](#)
- [4.1.2. Анализ перевозок наливных грузов из Северо-Западного ФО](#)
- [4.1.3. Анализ перевозок наливных грузов из Дальневосточного ФО](#)

**4.2. Сухие грузы**

- [4.2.1. Динамика и структура перевозок сухих грузов морским транспортом в 2015-2021 гг.](#)
- [4.2.2. Структура перевозок сухих грузов морским транспортом из федеральных округов в 2015-2021 гг.](#)
- [4.2.3. Структура перевозок сухих грузов из Дальневосточного ФО](#)
- [4.2.4. Структура перевозок сухих грузов из Центрального ФО](#)

[4.2.5. Структура перевозок сухих грузов из Северо-Западного ФО](#)[4.2.6. Структура перевозок сухих грузов из Южного ФО](#)[4.2.7. Зерно: анализ перевозок по федеральным округам и судоходным компаниям](#)[4.2.8. Металлы: анализ перевозок по федеральным округам и судоходным компаниям](#)[4.2.9. Уголь и кокс: анализ перевозок по федеральным округам и судоходным компаниям](#)[4.2.10. Лесные грузы: анализ перевозок по федеральным округам и судоходным компаниям](#)**4.3. Перевозки грузов по Северному морскому пути**■ **Часть V. Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом**[5.1. Динамика пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в 2016-2021 гг.](#)[5.2. Динамика и структура пассажирских перевозок по бассейнам в 2016-2020 гг.](#)[5.3. Анализ пассажирских перевозок в бассейнах ЕГС](#)[5.4. Анализ пассажирских перевозок в Обь-Иртышском бассейне](#)[5.5. Анализ пассажирских перевозок в Амурском бассейне](#)[5.6. Анализ пассажирских перевозок в Северо-Двинском бассейне](#)■ **Часть VI. Перевозки пассажиров морским транспортом**■ **Часть VII. Перспективы развития водной отрасли**[7.1. Прогноз перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом](#)[7.2. Прогноз перевозок грузов и пассажиров морским транспортом](#)[7.3. Прогноз перевозок грузов по Северному морскому пути](#)■ **Приложение: База судов морского и внутреннего водного транспорта (Excel)**■ **Об авторе**



## ЧАСТЬ I. СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:



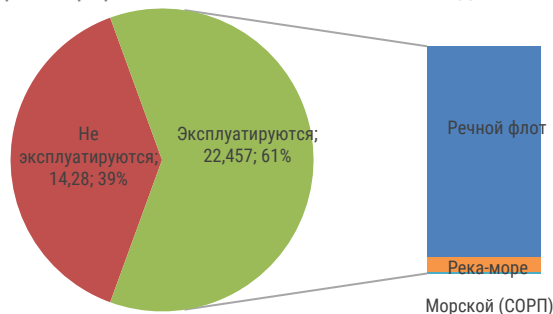
Сухогрузный флот  
Наливной флот  
Несамоходный флот  
Буксирный флот  
Пассажирский флот

В полной версии – 13 слайдов, 26 диаграмм

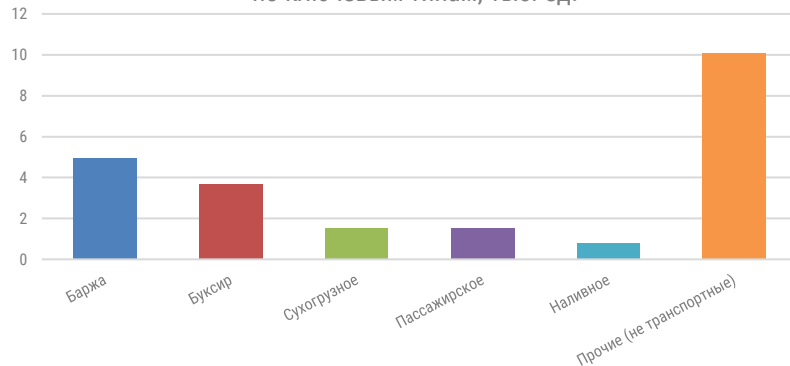
## 1.1.1. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ: СОСТАВ ФЛОТА

- По состоянию на 2021 г. в России эксплуатируется около **22,5 тыс. речных судов и судов смешанного плавания**, в то время как на начало 2000-х годов российский речной флот насчитывал более **30 тыс. судов** (сокращение на **25%**). Ежегодно из эксплуатации выводится около **1 тыс.** речных судов. Суда транспортного флота составляют около **\*\*\*%** флота (около **12,4 тыс. ед.**), остальные – это технические суда и плавсредства, промысловые и прочие суда.
- Около **14 тыс. судов** внутреннего водного транспорта (далее ВВТ) выведены из эксплуатации, законсервированы или брошены и в подавляющем большинстве должны быть утилизированы (из них **7,7 тыс.** транспортных судов).
- В структуре действующего флота ВВТ большую часть составляют баржи (около **4,9 тыс. ед.**, из которых сухогрузные – около **\*\*\*.**), буксирные суда (около **\*\*\*.**) и сухогрузные суда (около **\*\*\*.**).
- Также, с 2017 г. по согласованию и с 2019 г. в уведомительном порядке суда стран-членов ЕЭС имеют возможность ходить по ВВП России под национальными флагами и без регистрации в PPP или РМРС. При этом флот таких судов ограничен и работает преимущественно с собственной грузовой базой соответствующих стран.

Структура флота ВВТ России, зарегистрированного в PPP и РМРС, тыс. ед.; %



Структура флота ВВТ России в эксплуатации по ключевым типам, тыс. ед.



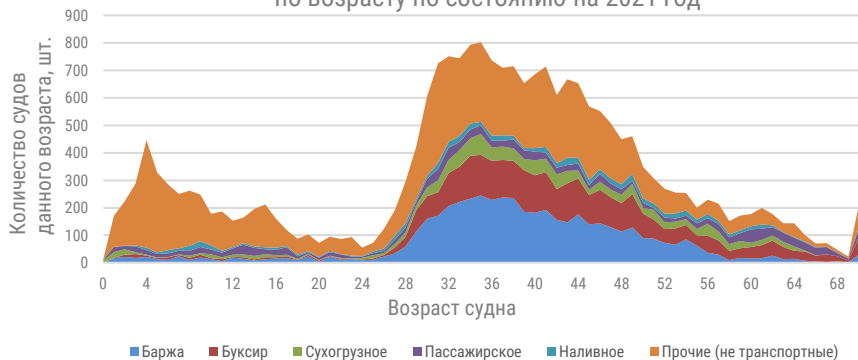
Источник: INFOLine по данным PPP, РМРС



## 1.1.2. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ: ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА ФЛОТА

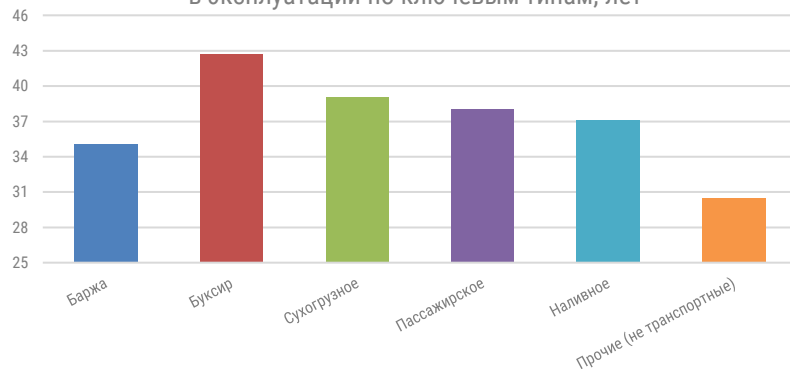
- Большинство судов внутреннего водного транспорта России характеризуются возрастом **от 27 до 47 лет** – на долю таких судов приходится около **\*\*\*%**. Средний возраст эксплуатируемых транспортных судов составляет около **40 лет**.
- Даже крупные речные пароходства испытывают серьезные трудности из-за высокого уровня физического и морального износа флота: например, средний возраст судов ОАО «Енисейское речное пароходство» (имеет по состоянию на 2021 год около **\*\*\*** судов), составляет **39-40 лет**.
- Возрастная структура флота в разрезе типов судов различается – так, наливные суда в среднем характеризуются возрастом на уровне **37 лет**, в то время как средний возраст судов буксирного флота составляет **\*\*\* года**.
- По оценкам INFOLine, нормативные сроки эксплуатации критически превышены у **\*\*\*%** судов флота ВВТ: почти **60%** от общего количества буксиров уже выработали свой ресурс. В сухогрузном и наливном флоте около **50%** судов устарели и эксплуатируется за пределами сроков эксплуатации.

Распределение российского флота речного и смешанного плавания по возрасту по состоянию на 2021 год



Источник: INFOLine по данным PPP, РМРС

Средний возраст судов флота ВВТ России в эксплуатации по ключевым типам, лет

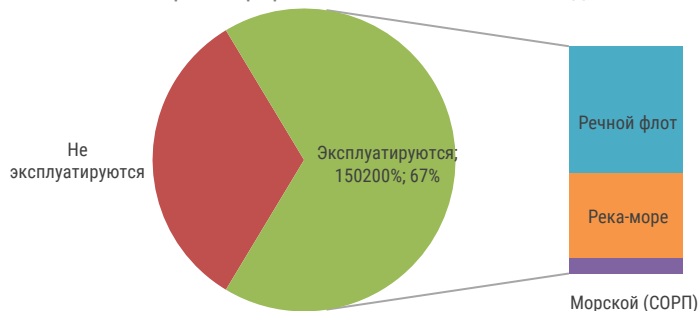


Источник: INFOLine по данным PPP, РМРС

## 1.2.1. ФЛОТ СУХОГРУЗНЫХ СУДОВ: СОСТАВ ФЛОТА

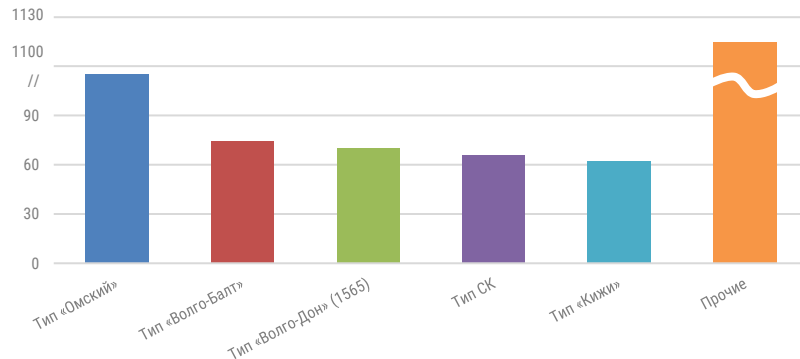
- По состоянию на 2021 г. в состав действующего сухогрузного флота входят около **\*\*\* тыс.** судов, из которых более **25% (\*\*\* ед.)** относятся к судам смешанного река-море класса и менее **5% (\*\*\* ед.)** – к судам ограниченных районов плавания (проекты RSD59, RSD49, 005RSD03, 006RSD05 и др.). По сравнению с 2020 г. количество эксплуатируемых судов сократилось на **5%** или **\*\*\* единиц**.
- Еще более **\*\*\* сухогрузов** не эксплуатируются (выведены в отстой по различным причинам), законсервированы или брошены и в подавляющем большинстве должны быть утилизированы.
- Около **35%** действующего сухогрузного флота приходится на **5** ключевых проектов. По состоянию на II кв. 2021 года, больше всего (**\*\*\* ед.**) эксплуатируется сухогрузов типа «Омский» (проекты 1743/17431/174317) (водоизмещение **\*\*\* тыс. т**). Средний возраст судов данного типа превышает **37 лет**.
- Среди крупнотоннажных сухогрузов в эксплуатации находятся более **\*\*\* ед.** типа «Волго-Дон» (проект 1565 и его модификации; **5,5 тыс. т**) и «Волго-Балт» (проекты 2-95/2-95А/2-95А/Р; **4,7 тыс. т**).

Структура флота сухогрузных судов России, зарегистрированного в PPP и РМРС, ед., %



Источник: INFOline по данным PPP, РМРС

Структура флота сухогрузных судов по ключевым проектам, ед.

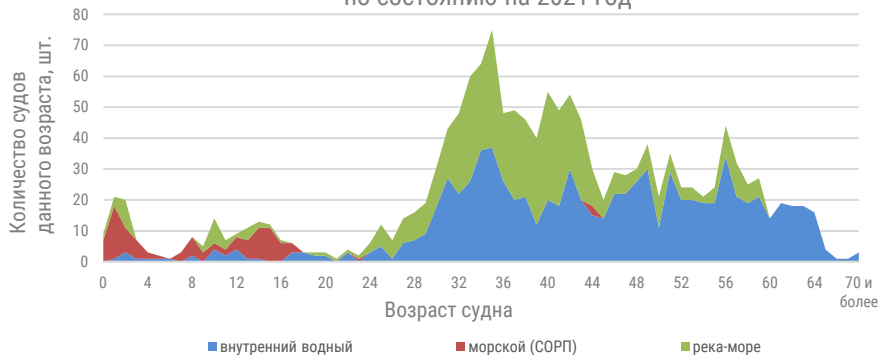


Источник: INFOline по данным PPP, РМРС

## 1.2.2. ФЛОТ СУХОГРУЗНЫХ СУДОВ: ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА И ДИНАМИКА СПИСАНИЯ И ПОПОЛНЕНИЯ

- Суда сухогрузного флота России преимущественно характеризуются возрастом **от 27 до 47 лет** – на долю таких судов приходится **\*\*\*%** (в 2020 г. – **\*\*\*%**) в количественном выражении. Средний возраст судов достигает **39-40 лет**.
- По оценкам INFOLine, в среднем нормативный срок эксплуатации превышен у **\*\*\*%** эксплуатируемых сухогрузов.
- При этом морской сухогрузный флот судов ограниченных районов плавания является современным и технологичным: средний возраст эксплуатируемых судов составляет **10-11 лет** и около **\*\*\*%** судов не превышают нормативный срок.
- В период с 2000 по 2020 год было списано и утилизировано **\*\*\*** сухогруза, при этом с 2010 года наблюдается увеличение объемов списания судов: около **30-50** сухогрузов ежегодно (до 2010 г. – около **20-40** ед.)
- Объемы строительства новых сухогрузов значительно отстают от объемов выбытия: за рассматриваемый период для нужд российского флота было построено в **4,5** раза меньше судов – **\*\*\*** единиц. Около **\*\*\*%** сухогрузов было введено в эксплуатацию в 2006-2011 гг., после чего до 2017 г. наблюдалось сокращение поставок новых судов. За последние три года были построены **\*\*\*** единиц (**\*\*\*%** от общего количества поставленных сухогрузов).

Распределение российского флота сухогрузов по возрасту по состоянию на 2021 год



Источник: INFOLine по данным PPP, PMPC

Динамика списания и ввода в эксплуатацию сухогрузных судов внутреннего и смешанного плавания в 2000-2020 гг., ед.



Источник: INFOLine по данным PPP, PMPC, база данных INFOLine «Заказы на строительство судов на верфях РФ»

## ЧАСТЬ II. СОСТАВ ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:



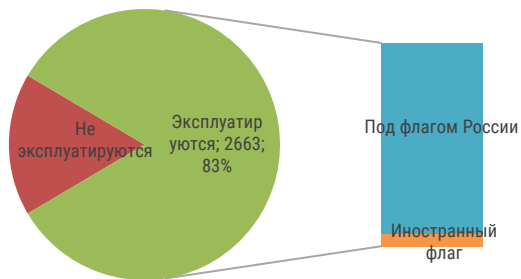
Сухогрузный флот  
Наливной флот  
Буксирный флот  
Пассажирский флот

В полной версии – 12 слайдов, 27 диаграмм

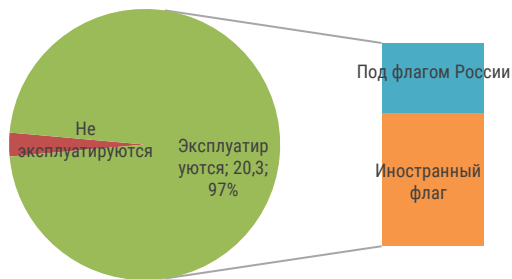
### 2.1.1. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ: СОСТАВ ФЛОТА

- По состоянию на 2021 г. в состав российского морского флота (судов под флагом России и судов под флагом иностранных государств, принадлежащих крупнейшим российским судоходным компаниям) входит около **2,7 тыс. судов**, из которых около **\*\*\* тыс.** судов зарегистрировано под российским флагом. (\*\*\*)
- Суммарный дедвейт морского флота эксплуатируемых судов составляет около **\*\*\* млн тонн**. В структуре дедвейта большая часть флота, контролируемого российскими компаниями и структурами, работает под иностранными флагами и перевозит грузы иностранных фрахтователей. На российские суда, плавающие под иностранными флагами, приходится более **\*\*\*%** дедвейта и только **5%** в количественном выражении. Неравномерность структуры обусловлена тем, что большая часть крупных морских танкеров ходит под иностранными флагами, а маломерные и мелкие суда (в т.ч. технического назначения) приписаны к российским портам и ходят под российским флагом.
- В структуре действующего морского флота большую часть составляют буксирные суда (**\*\*\* ед.**), наливные суда (**\*\*\* единиц**) и сухогрузные суда (около **\*\*\* ед.**).

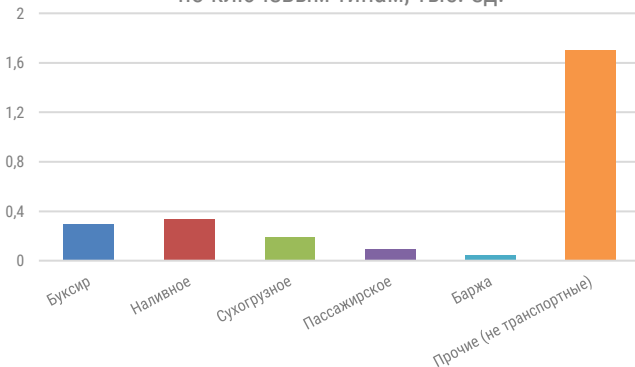
Структура морского флота России, тыс. ед.; %



Структура морского флота России, млн. тонн дедвейта.; %



Структура морского флота России в эксплуатации по ключевым типам, тыс. ед.



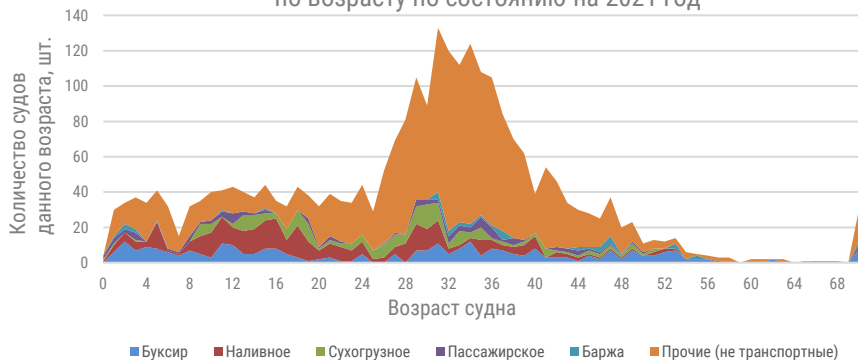
Источник: INFOline по данным РМРС, судоходных компаний

Источник: INFOline по данным РМРС, судоходных компаний

### 2.1.2. МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ: ВОЗРАСТНАЯ СТРУКТУРА ФЛОТА

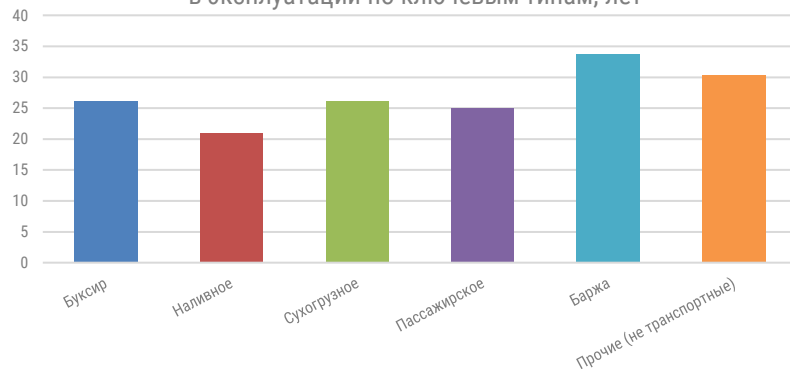
- Большинство судов внутреннего морского флота России характеризуются возрастом **от 24 до 40 лет** – на долю таких судов приходится **\*\*\*%**.
- Транспортный морской флот является более молодым: средний возраст судов составляет **\*\*\* лет**, при этом средний возраст судов транспортного флота под российским флагом – **\*\*\***. При этом нормативный средний возраст судов, активно заходящих в иностранные порты, составляет **15 лет**. Таким образом, устаревание флота стало одним из факторов, который ограничивает возможности использовать флот под российским флагом для внешнеторговых перевозок. Средний возраст судов российского флота, зарегистрированных под иностранным флагом, составляет около **\*\*\* лет**.
- Возрастная структура флота в разрезе типов судов различается – так, наливные суда в среднем характеризуются возрастом на уровне **\*\*\* года**, в то время как средний возраст судов буксирного флота составляет **\*\*\* лет**.

Распределение российского морского флота по возрасту по состоянию на 2021 год



Источник: INFOLine по данным РМРС, судоходных компаний

Средний возраст судов морского флота России в эксплуатации по ключевым типам, лет



Источник: INFOLine по данным РМРС, судоходных компаний

## ЧАСТЬ III. ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:



Перевозки наливных грузов  
Перевозки сухих грузов: строительные грузы, лесные  
грузы, химикаты и химическое сырье; металлы;  
техника и оборудование и зерно



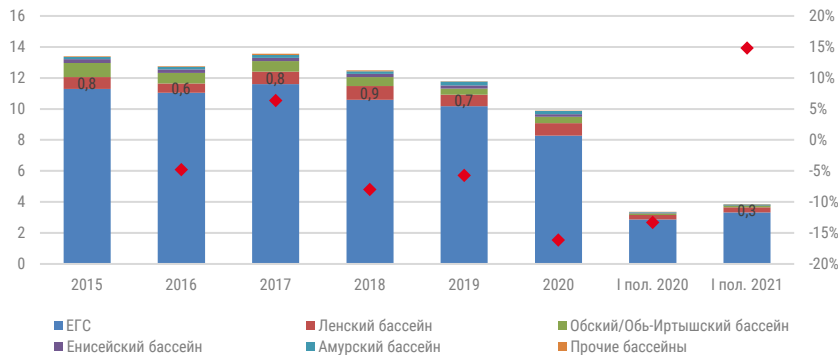
В полной версии – 31 слайд, 58 диаграмм



### 3.1.2. ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ ПО БАСЕЙНАМ В 2015-2020 ГГ.

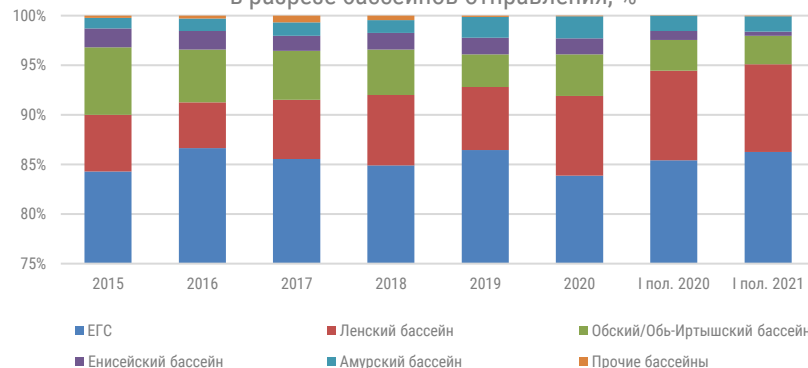
- Около **85-90%** перевозок нефти и нефтепродуктов осуществляется по маршрутам Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части России. С 2015 года объем перевозок сократился на **\*\*\*%** и составил **\*\*\* млн тонн** в **2020 г.** Падение перевозок обусловлено как сокращением грузовой базы, так и снижением пропускной способностей ВВП.
- Сокращение объема перевозок нефтеналивных грузов также характерно и для таких крупнейших речных бассейнов, как: Обского и Обь-Иртышского бассейнов (**-\*\*\*%** до **\*\*\*тыс. тонн**) и Енисейского бассейна (**-37,6%** до **\*\*\* тыс. т.**).
- По итогам 2020 года, после спада объемов перевозок нефтепродуктов Ленский бассейн показал положительную динамику: **+\*\*\*%** к уровню 2019 года до **\*\*\* тыс. тонн**. С 2015 по 2019 гг. рост объема перевозок наблюдался в Амурском бассейне (**+75%** за 2015-2019 гг.), при этом по итогам 2020 г. объем сократился на **10,4%** (по сравнению с 2019 г.) и составил **\*\*\* тыс. тонн**
- В рамках ЕГС **\*\*\*%** суммарного объема перевозок отправлено из портов Волжского бассейна (преимущественно Самара, Кашпир, Сызрань, Волгоград, Кстово), около **\*\*\*%** из портов Камского бассейна (Уфа, Камбарка). Именно в данных бассейнах расположены крупнейшие нефтеперерабатывающие заводы **ПАО «НК «Роснефть»** и **ПАО «ЛУКОЙЛ»**.

Перевозка нефти и нефтепродуктов в разрезе бассейнов ВВП, млн тонн



Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

Структура перевозок нефти и нефтепродуктов в разрезе бассейнов отправления, %

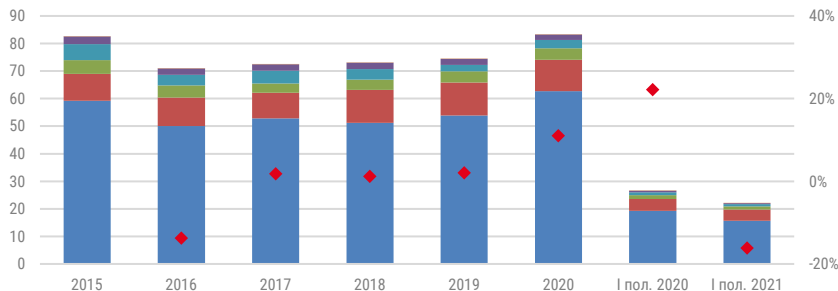


Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

### 3.2.2. ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК СУХИХ ГРУЗОВ ПО БАСЕЙНАМ В 2015-2020 ГГ.

- Около \*\*\*% перевозок сухих грузов осуществляется по маршрутам Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части России. В 2020 году объем перевозок по бассейнам ЕГС увеличился до \*\*\* млн т. (крупнейшими являются Волжский, Волго-Балтийский бассейн и Камский бассейны – 35%, 20% и 19% соответственно).
- Вторым по объему перевозок является Обь-Иртышский бассейн: по итогам 2020 г. более \*\*\*, с 2015 г. данный показатель вырос на \*\*%. Основными перевозимыми грузами являются строительные грузы (\*\*% в 2020 г.), а также техника и оборудование (\*\*% в 2020 г.).
- На Амурский бассейн приходится около 4,5-5% перевозок сухих грузов (по итогам 2020 г. – \*\*\* млн т). Основной объем также приходится на строительные грузы (\*\*\* млн т или 60,4% в 2020 г.) и лесные грузы (\*\* тыс. т или 13%).
- Доли остальных бассейнов в сегменте перевозок сухих грузов не превышают 5%. Так, перевозки сухогрузов на бассейне Северной Двины составили в 2020 г. \*\*\* млн т (на \*\*\*% меньше уровня 2015 г.), на Енисейском бассейне – около 1,9 млн т. (на \*\*\*% меньше уровня 2015 г.).

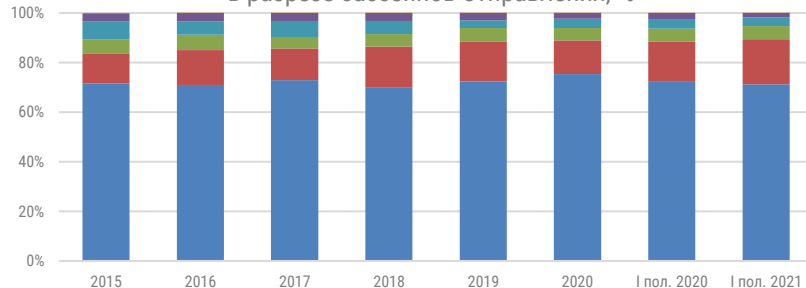
Перевозка сухих грузов в разрезе бассейнов ВВП, млн тонн



■ ЕГС  
■ Северо-Двинский бассейн  
■ Обь-Иртышский бассейн  
■ Енисейский бассейн  
■ Амурский бассейн  
■ Прочие бассейны  
◆ Динамика, % (прав. шкала)

Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

Структура перевозок сухих грузов в разрезе бассейнов отправления, %



■ ЕГС  
■ Северо-Двинский бассейн  
■ Обь-Иртышский бассейн  
■ Енисейский бассейн  
■ Амурский бассейн  
■ Прочие бассейны

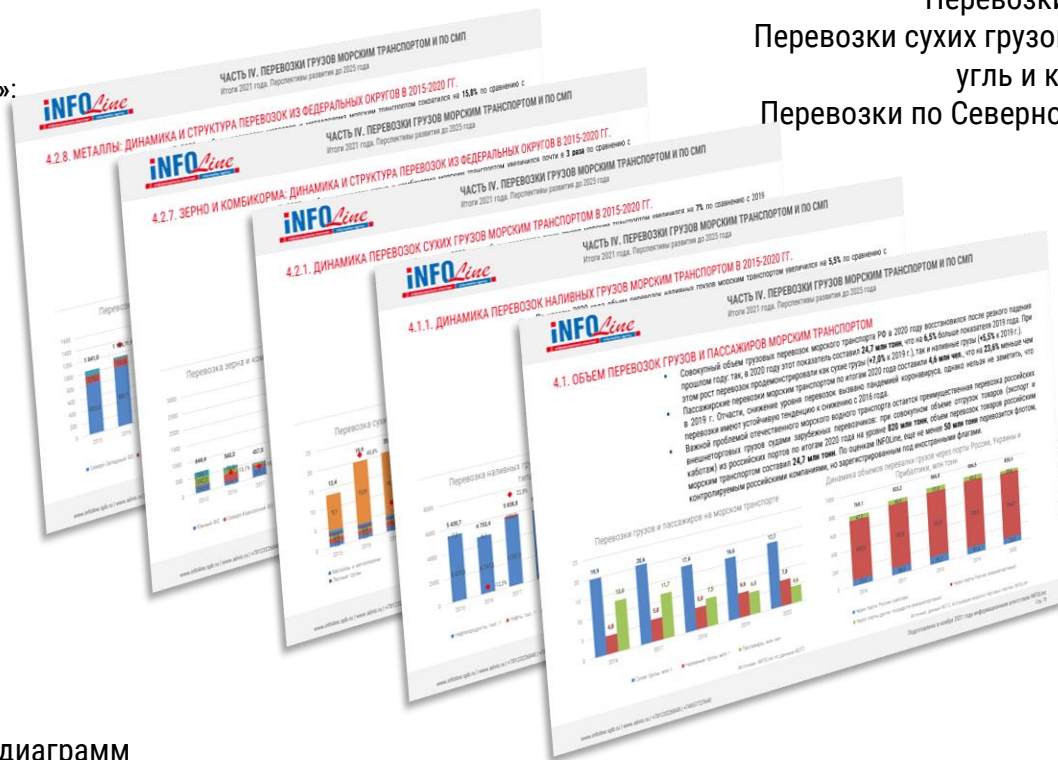
Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

## ЧАСТЬ IV. ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ И ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:



Перевозки наливных грузов  
Перевозки сухих грузов: зерно, металлы,  
уголь и кокс, лесные грузы  
Перевозки по Северному морскому пути



В полной версии – 24 слайда, 48 диаграмм

### 4.1. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

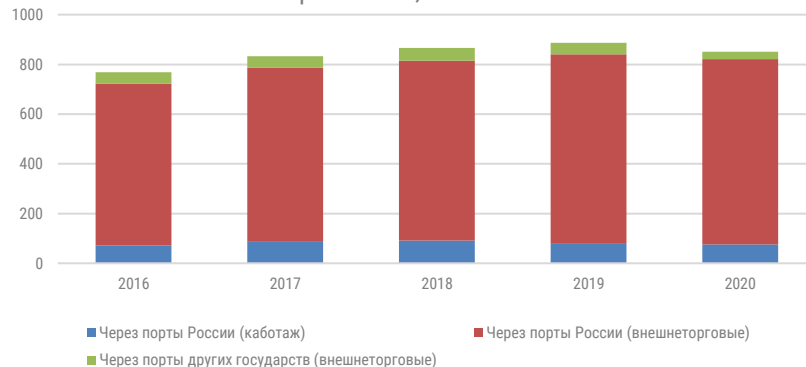
- Совокупный объем грузовых перевозок морского транспорта РФ в 2020 году восстановился после резкого падения прошлым году: так, в 2020 году этот показатель составил **\*\*\* млн тонн**, что на **\*\*\*\*%** больше показателя 2019 года. При этом рост перевозок продемонстрировали как сухие грузы (**+\*\*\*\*%** к 2019 г.), так и наливные грузы (**+5,5%** к 2019 г.).
- Пассажирские перевозки морским транспортом по итогам 2020 года составили **\*\*\* млн чел.**, что на **23,6%** меньше чем в 2019 г. Отчасти, снижение уровня перевозок вызвано пандемией коронавируса, однако нельзя не заметить, что перевозки имеют устойчивую тенденцию к снижению с 2016 года.
- Важной проблемой отечественного морского водного транспорта остается преимущественная перевозка российских внешнеторговых грузов судами зарубежных перевозчиков: при совокупном объеме отгрузок товаров (экспорт и каботаж) из российских портов по итогам 2020 года на уровне **\*\*\* млн тонн**, объем перевозок товаров российским морским транспортом составил **\*\*\* млн тонн**. По оценкам INFOLine, еще не менее **50 млн тонн** перевозится флотом, контролируемым российскими компаниями, но зарегистрированным под иностранными флагами.

Перевозки грузов и пассажиров на морском транспорте



Источник: INFOLine по данным ФСГС

Динамика объемов перевалки грузов через порты России, Украины и Прибалтики, млн тонн



Источник: данные ФСГС, Ассоциации морских торговых портов, INFOLine

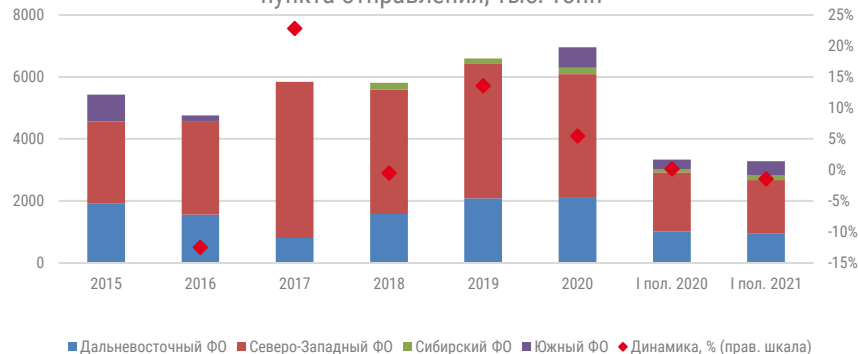
### 4.1.1. ДИНАМИКА ПЕРЕВОЗОК НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ В 2015-2020 ГГ.

- По итогам 2020 года объем перевозок наливных грузов морским транспортом увеличился на \*\*\*% по сравнению с 2019 годом и достиг \*\*\* млн тонн. По итогам 2020 года в структуре наливных грузов более \*\*\*% приходилось на сырую нефть, еще около 49% не нефтепродукты. На другие наливные грузы приходится менее 0,5% ежегодно.
- Ключевым пунктом отправления наливных грузов является Северо-Западный федеральный округ (ФО) – на него ежегодно приходится от 50 до 70% суммарного объема наливных грузов, отправленных морским транспортом, при этом в 2017 году – доля данного региона достигла максимального показателя – 86%.
- Дальневосточный федеральный округ является вторым ключевым пунктом отправления наливных грузов: в 2015-2020 гг. на него приходилось в среднем \*\*\*% всего объема перевозок.
- В 2020 году также заметны перевозки нефтепродуктов из Южного ФО (\*\*\* тыс. тонн или \*\*\*% от общего объема). Из них \*\*\*% был отправлен ООО «ИНМОРТЕРМИНАЛ», \*\*\*% - ООО «СВЛ МАРИН ТРАНЗИТ СЕРВИСИЗ» и \*\*\*% - ООО «Палмали». Отправителем \*\*\*% наливных грузов (\*\*\* тыс. т) из Сибирского ФО в 2020 г. был ПАО «ГМК Норильский никель», а оставшихся \*\*\*% (\*\*\* тыс. т) – ЗАО «Хатангский морской торговый порт».

Перевозка наливных грузов морским транспортом в разрезе типа груза, тыс. тонн



Перевозка наливных грузов морским транспортом в разрезе пункта отправления, тыс. тонн



Источник: INFOline по БД «Перевозки грузов морским транспортом»

Источник: INFOline по БД «Перевозки грузов морским транспортом»

### 4.2.5. АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗОК СУХИХ ГРУЗОВ ИЗ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

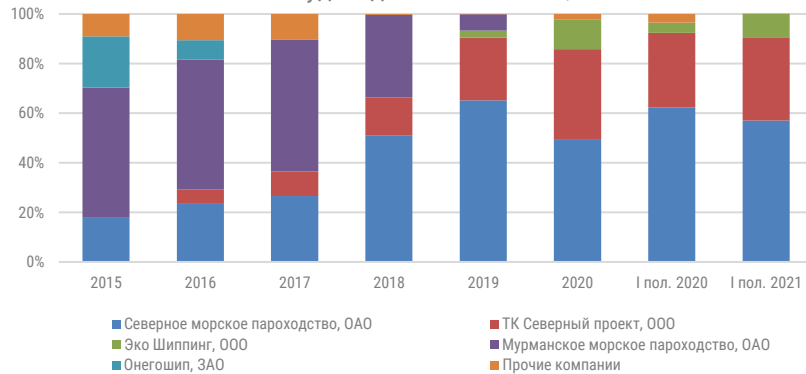
- В 2020 г. объем перевозок сухих грузов морским транспортом из Северо-Западного ФО увеличился на \*\*\*% по сравнению с 2019 г. до \*\*\* млн тонн. По итогам I пол. 2021 г. перевозки составили \*\*\* млн т. (-21,5% к I пол. 2020 г.).
- В 2018-2020 гг. более \*\*\*% всех сухих грузов из данного округа было перевезено на судах ОАО «Северное морское пароходство». С 2015 года объем перевозок компании вырос на \*\*\*% с \*\*\*тыс. т до \*\*\* млн т в 2020 г. В структуре перевозимых грузов в 2020 г. более \*\*\*% приходится на металлы (вкл. металлолом) и около 20% на лесные грузы.
- Второе место в 2020 г. заняла ООО «ТК Северный проект»: компанией было перевезено \*\*\* тыс. тонн или \*\*\*% суммарного объема перевозок сухих грузов из Северо-Западного ФО. В структуре перевозок компании около трети занимает перевозки руды: в 2020 году – \*\*\* тыс. т, что в четыре раза больше объема в 2019 г.
- С 2019 года перевозки сухих грузов из Северо-Западного ФО стала осуществлять ООО «Эко Шиппинг», на которую по итогам 2020 года пришлось около \*\*\*% суммарного объема перевозок. До 2019 г. до \*\*\*% сухих грузов перевозилось ОАО «Мурманское морское пароходство».

Объем перевозок сухих грузов из Северо-Западного ФО по судоходным компаниям, млн т



Источник: INFOLine по БД «Перевозки грузов морским транспортом»

Структура перевозок сухих грузов из Северо-Западного ФО по судоходным компаниям, %

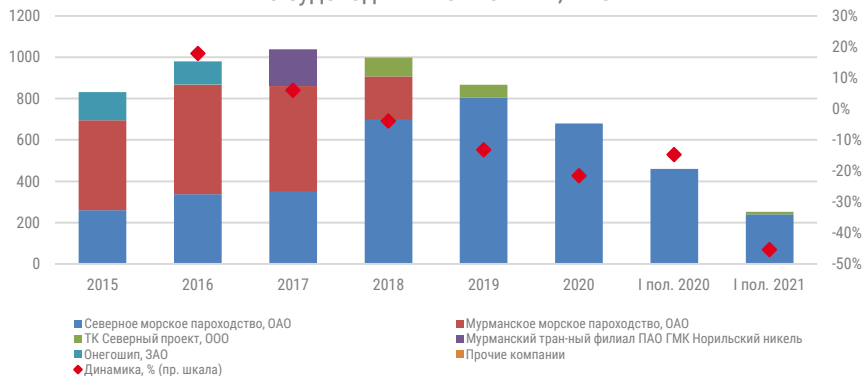


Источник: INFOLine по БД «Перевозки грузов морским транспортом»

### 4.2.8. МЕТАЛЛЫ: КЛЮЧЕВЫЕ СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ ИЗ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО ФО

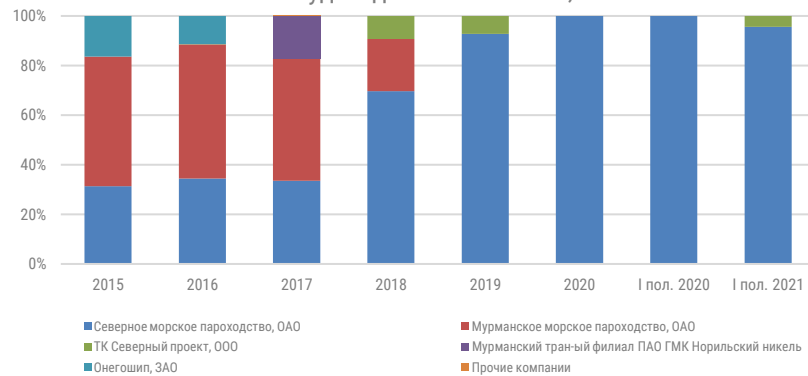
- В 2020 г. объем перевозок металлов и металлолома морским транспортом из Северо-Западного ФО снизился на **21,6%** по сравнению с 2019 г. до \*\*\* млн тонн. В I пол. 2021 г. перевозки составили **\*\*\* тыс. тонн** (-\*\*\*% к I пол. 2020 г.).
- В структуре перевозок металлов из Северо-Западного ФО по итогам 2020 г. более **90%** приходится на транспортировку черных металлов, около **\*\*\*%** составляют цветные металлы. При этом в 2015 году наблюдалась обратная ситуация: цветные металлы были ключевой экспортируемой группой (\*\*\*%), а черные металлы составляли – **\*\*\*%**.
- По итогам 2020 г. единственным поставщиком услуг по перевозке металлов в данном округе стало ОАО «Северное морское пароходство»: с 2015 г. объем перевозок данного типа груза вырос в **2,6 раза** с **\*\*\* тыс. т.** до **\*\*\* тыс. т.** Наибольший прирост перевозок у компании заметен с 2018 г. в связи с банкротством одного из ключевого конкурента - ОАО «Мурманское морское пароходство».
- В 2018-2019 г. до **\*\*\*%** перевозок металлов из Северо-Западного округа осуществлялось ООО «ТК Северный проект», а в 2017 году заметны перевозки из Мурманского транспортного филиала ПАО «ГМК Норильский никель».

Объем перевозок металлов из Северо-Западного ФО по судоходным компаниям, тыс. т



Источник: INFOline по БД «Перевозки грузов морским транспортом»

Структура перевозок металлов из Северо-Западного ФО по судоходным компаниям, %



Источник: INFOline по БД «Перевозки грузов морским транспортом»



### 4.3. ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

- За последние пять лет объем перевозок по Северному морскому пути вырос в **\*\*\* раза**. По итогам 2020 года объем грузоперевозок по Северному морскому пути вырос на **4,6%** по сравнению с 2019 годом и составил **около \*\*\* млн тонн**, из которых **\*\*\* млн тонн** пришлось на экспортно-импортные и каботажные перевозки и **\*\*\* млн тонн** на транзитные перевозки.
- В структуре экспортно-импортных и каботажных перевозимых грузов почти **\*\*\*%** приходится на сжиженный природный газ, еще порядка **\*\*\*%** на нефть и нефтепродукты, **11%** - на перевозку генеральных грузов.
- В структуре транзитных грузов около **\*\*\*%** приходится на навалочные грузы (перевозки железной руды, целлюлозы и др.), **\*\*\*%** - на генеральные грузы.
- Согласно данным Росатом, для транспортировки более **\*\*\*%** грузов в 2020 году использовались суда ледового класса **Айс 7**. Около **\*\*\*%** всех транспортируемых грузов перевозилось на судах дедвейтом от **\*\*\* тыс. тонн**, **\*\*\*%** на судах дедвейтом от **40-60 тыс. тонн**.

Динамика перевозок по Северному морскому пути, 2014-2020 гг.



Источник: INFOline по данным ФСГС

Структура импортно-экспортных и каботажных перевозок по СМП по типу груза в 2020 году, %



Источник: INFOline по данным Росатом, ФГБУ «Администрация Северного морского пути»

Структура транзитных перевозок по СМП по типу груза в 2020 году, %



## ЧАСТЬ V. ПЕРЕВОЗКИ ПассаЖИРОВ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:



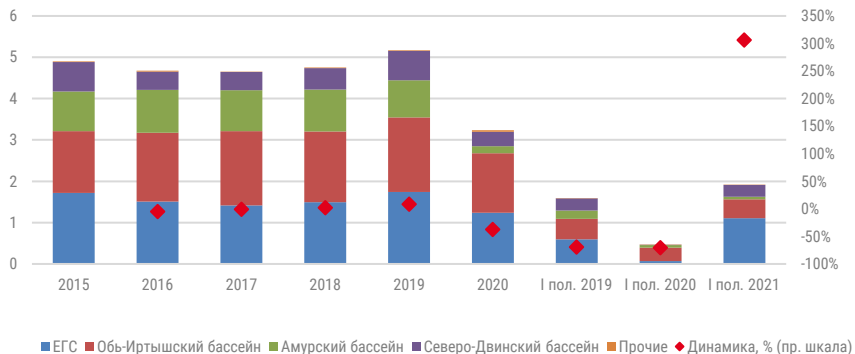
Перевозки пассажиров в бассейнах ЕГС,  
в Обском и Обь-Иртышском бассейне,  
в Амурском бассейне  
в Северо-Двинском бассейне

В полной версии – 6 слайдов, 12 диаграмм

### 5.2. ДИНАМИКА И СТРУКТУРА ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ ПО БАССЕЙНАМ В 2015-2020 ГГ.

- Около \*\*\*% перевозок пассажиров осуществляется по маршрутам Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части России. С 2016 года объем перевозок сократился на \*\*\*% и составил 1,2 млн человек в 2020 г. Падение перевозок обусловлено как ограничительными мерами и приостановкой перевозок, так и снижением пропускной способностей ВВП.
- Сокращение объема пассажирских перевозок в 2020 г. характерно практически для всех речных бассейнов. Объем перевозок в крупнейшем бассейне – Обь-Иртышском, потерпел снижение на 20% и составил \*\*\* млн человек с долей перевозок равной \*\*\*%.
- Согласно базе «Дислокация» в 2020 году рост пассажирских перевозок наблюдается только на Печорском бассейне (\*\*\* тыс. человек, в 7,6 раз больше перевозок в 2019 г.) и на Волго-Донском бассейне ЕГС (\*\*\* человека, в 2,8 раза больше объемов 2019 г.)
- В I полугодии 2021 года объем перевозок восстановился относительно этого же периода в 2020 г. (+\*\*\*%) и составил \*\*\* млн. человек, превысив допандемийный уровень показателя I полугодия 2019 г. на 20%.

Перевозка пассажиров в разрезе бассейнов ВВП, млн человек



Структура перевозок пассажиров в разрезе бассейнов отправления, %



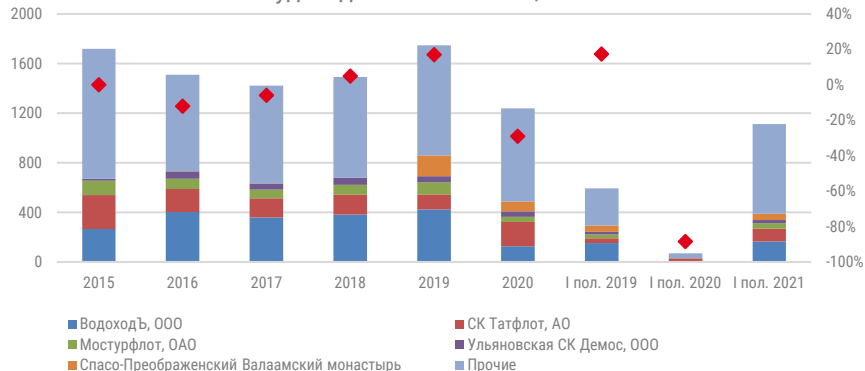
Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

### 5.3. АНАЛИЗ ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ В БАССейНАХ ЕГС: СУДОХОДНЫЕ КОМПАНИИ

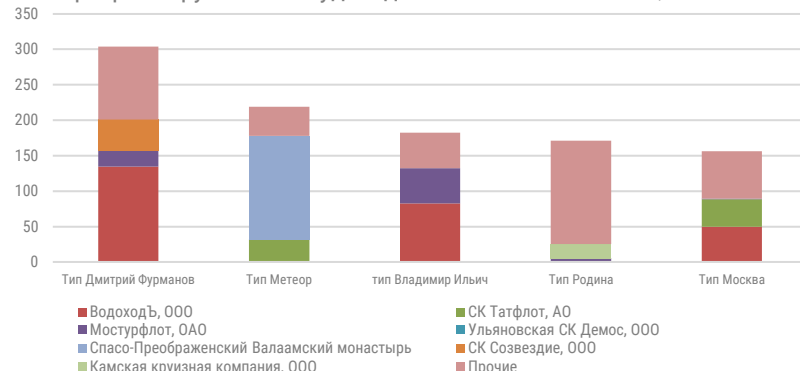
- Более трети (\*\*\*%) суммарного объема перевозок пассажиров в бассейнах ЕГС в 2015-2020 гг. осуществлялось тремя компаниями: ООО «ВодоходЪ» (\*\*\*%), АО «СК Тафлот» (12,0%) и ОАО «Мостурфлот» (\*\*\*%).
- ООО «ВодоходЪ» и ОАО «Мостурфлот» в 2019 году являлись ключевыми владельцами и эксплантатами круизных судов типа Дмитрий Фурманов и типа Владимир Ильич: доля ООО «ВодоходЪ» составляла \*\*\*% в 2019 г. на каждом типе судов, ОАО «Мостурфлот» - 7% и\*\*\*% соответственно.
- По итогам 2020 г. лидером стала компания АО «СК Тафлот», объем перевозок пассажиров которой увеличился на \*\*\*% относительно 2019 года до \*\*\* тыс. человек. Компания осуществляет перевозки в республике Татарстан, преимущественно на судах типа Москва (\*\*\*% перевозок компании 2020 г.), типа Метеор (24%) и типа ОМ (14%).
- Второе место по объему перевозок в 2020 г. заняло ОАО «Ярославский речной порт» с долей \*\*\*% и объемом перевозок \*\*\* тыс. чел. В 2020 г. третье место (в 2019 г. – второе) занял Спасо-Преображенский Валаамский монастырь за счет перевозок по маршрутам Сортавала ↔ Валаам и Приозерск ↔ Валаам на судах типа Метеор и типа ОМ.

Объем перевозок пассажиров в бассейнах ЕГС по судоходным компаниям, тыс. чел.



Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

Ключевые типы судов для перевозки пассажиров в бассейнах ЕГС в разрезе крупнейших судоходных компаний в 2019 г., тыс. чел.



Источник: INFOLine по БД «Дислокация» (без учета перевозок судами СОРП/ССП между морскими портами без захода в реки)

## ЧАСТЬ VI. ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

В полной версии обзора  
«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
ИТОГИ 2021 ГОДА.  
ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:

Перевозки пассажиров морским транспортом

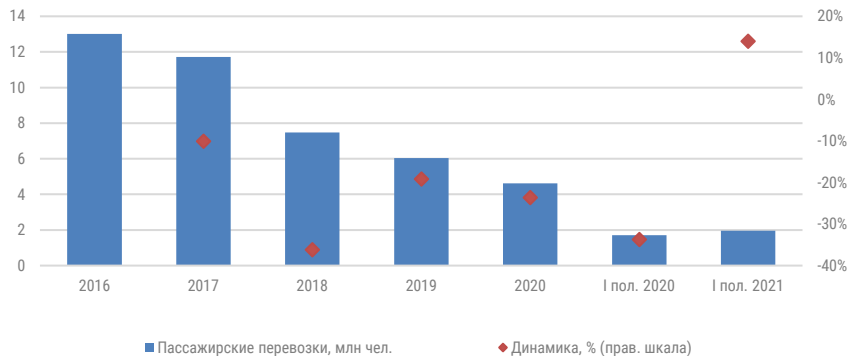


В полной версии – 1 слайд, 2 диаграммы

### 6. ПРОГНОЗ ПЕРЕВОЗОК ПассаЖИРОВ МОрским ТРАНСПОРТОМ ДО 2025 Г.

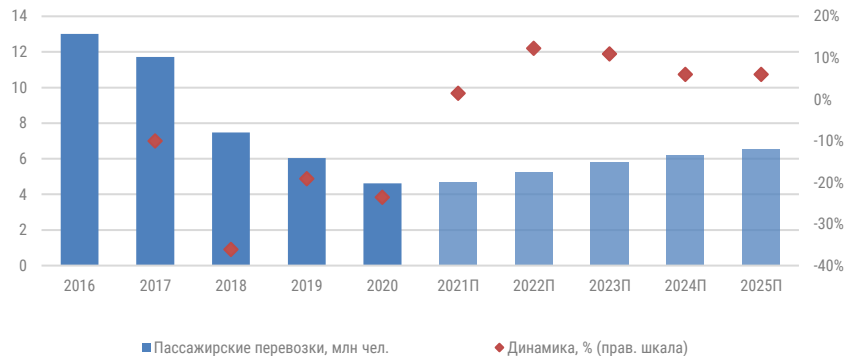
- С 2016 года объем пассажиров, перевезенных морским транспортом, имел устойчивую тенденцию к снижению: среднегодовой темп роста (CAGR) показал отрицательную динамику – **\*\*\*%**. Среди ключевых причин снижения пассажиропотока является стагнация реальных доходов россиян, конкуренция с более развитыми альтернативными видами транспорта, устаревание подвижного состава морских пассажирских перевозок.
- В 2020 г. пассажирские перевозки морским транспортом сократились на **\*\*\*%** до **4,6 млн чел.** под влиянием пандемии коронавируса. По итогам I пол. 2021 г. объем пассажиров на морском транспорте стал постепенно восстанавливаться и достиг **1,9 млн чел.**, и при сохранении темпов по итогам 2021 года может составить **\*\*\* млн тонн.**
- Согласно «Прогнозу социально-экономического развития РФ на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов» Министерства экономического развития, объем пассажирских перевозок морским транспортом восстановиться до **\*\*\* млн чел.** к 2023 г.
- По оценкам INFOLine, в умеренно-оптимистическом сценарии объем пассажирских перевозок к 2025 году составит **6,5 млн человек**, при этом в пессимистичном сценарии (учитывая отсутствие явных факторов для увеличения пассажиропотока) продолжится падение объема перевозок с аналогичным темпом (-\*\*\*%) до **\*\*\*млн человек** в 2025 году.

Пассажирские перевозки морским транспортом в 2016 – I пол. 2021 гг.



Источник: ФСГС РФ

Прогноз пассажирских перевозок морским транспортом в 2021- 2025 гг.



Источник: расчеты INFOLine, ФСГС РФ, прогноз МЭР

## ЧАСТЬ VII. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВОДНОЙ ОТРАСЛИ

В полной версии обзора  
**«РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА.  
 ИТОГИ 2021 ГОДА.  
 ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»:**



Прогноз перевозок грузов и пассажиров ВВТ  
 Прогноз перевозок грузов и пассажиров морским  
 транспортом  
 Прогноз перевозок грузов по  
 Северному морскому пути

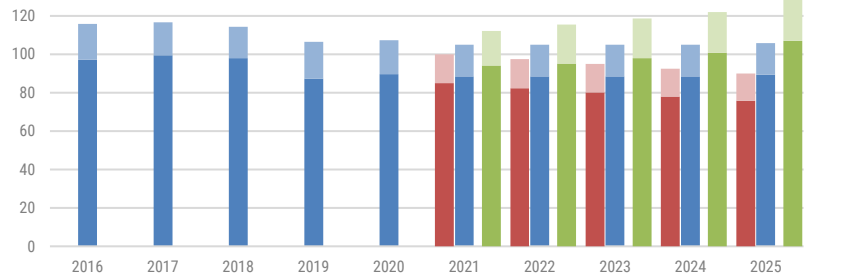
В полной версии – 11 слайдов, 7 диаграмм



### 7.1. ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ: СЦЕНАРНЫЙ ПРОГНОЗ

- Целевые показатели оптимистического сценария основаны на базовом сценарии проекта Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года (от июля 2021 года), согласно которому объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом вырастет до **\*\*\* млн** к 2030 году, а пассажирских – до **\*\*\* млн** чел.
- Новые показатели грузопотока оцениваются специалистами INFOLine как более реалистичные и достижимые при устранении инфраструктурных ограничений (реконструкции Багаевского узла к 2025 году. и Нижегородского узла к 2029 году), чем текущие показатели, заложенные в действующих Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и Стратегии развития внутреннего водного транспорта (от 2016 года).
- Объем пассажирских перевозок до 2024 года в базовом и оптимистичном сценарии почти совпадает, при этом согласно проекту Транспортной стратегии, рост пассажирских перевозок прогнозируется с 2025 года. По предварительным данным 2021 г., прогнозируется достижение объема перевозок груза по оптимистическому сценарию, в то время как пассажирские перевозки не достигнут допандемийного уровня. Базовый и пессимистический прогнозы соответствуют инерционной и умеренно-негативной моделям развития отрасли внутренних водных перевозок соответственно и сформированы на основании оценок INFOLine.

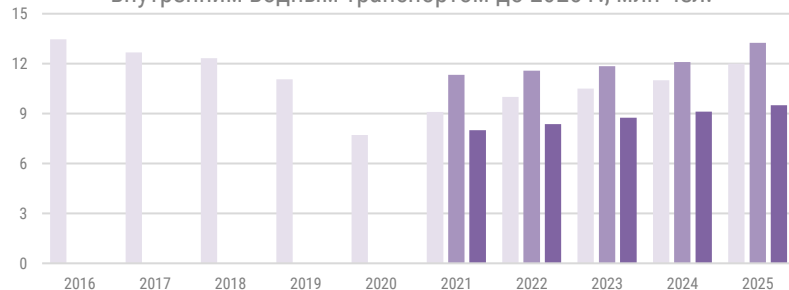
Сценарный прогноз объема перевозок грузов внутренним водным транспортом до 2025 г., млн т



■ Сухие грузы: факт 2016-2020 и базовый прогноз 2021-2025 гг. ■ Наливные грузы: факт 2016-2020 и базовый прогноз 2021-2025 гг.  
 ■ Сухие грузы: оптимистический прогноз 2021-2025 гг. ■ Наливные грузы: оптимистический прогноз 2021-2025 гг.  
 ■ Сухие грузы: пессимистический прогноз 2021-2025 гг. ■ Наливные грузы: пессимистический прогноз 2021-2025 гг.

Источник: INFOLine, ФЦГ

Сценарный прогноз объема перевозок пассажиров внутренним водным транспортом до 2025 г., млн чел.



■ Факт 2016-2020 гг. и базовый прогноз 2021-2025 гг. ■ Оптимистический прогноз 2021-2025 гг.  
 ■ Пессимистический прогноз 2021-2025 гг.

Источник: INFOLine, ФЦГ

# Судостроительная промышленность России



**январь 2022 г.**  
(предварительные итоги отрасли в 2021 г., рейтинг верфей, состояние флота)  
**30 слайдов**

**80 000 руб.**



**март 2022 г.**  
(подробный анализ рынка и отрасли, итоги 2021 г., уточненные прогнозы до 2026 г.)  
**300 стр.**



**январь 2022 г.**  
**2100 заказов**  
**110 000 руб. за год**  
(12 выпусков) + аналитическая презентация



**II квартал 2022 г.**  
**170 предприятий**  
**40 000 руб.**

## Исследование «Судостроительная промышленность России. Итоги 2021 года. Прогноз до 2025 года»

Дата

Формат

Содержание

Январь  
2022

30  
слайдов

### Раздел I. Предварительные итоги 2021 г.

- Количество сданных судов
- Суммарный тоннаж сданных судов
- Суммарная стоимость сданных судов

### Раздел II. Рейтинг INFOLine Shipbuilding Russia TOP

- Рейтинг судостроительных холдингов и российских верфей
- Портфель заказов российских предприятий
- **Крупнейшие заказы, размещенные на иностранных верфях для российских заказчиков судов** **NEW**

### Раздел III. Состояние и перспективы гражданского флота

- Речной флот
- Морской флот
- Рыболовный флот
- **Арктический флот** **NEW**

Март  
2022

300  
страниц

### Раздел I. Общая характеристика судостроительной отрасли России

**Раздел II. Состояние и перспективы гражданского флота:** Речной флот, Морской флот, Рыболовный флот, Платформы и суда для освоения шельфа, **NEW Арктический флот**

**Раздел III. Состояние флота, принадлежащего государству:** Ключевые особенности и структура ВМФ России (Подводный флот ВМФ России, Надводный флот ВМФ России, Программа военно-технического сотрудничества); Ледокольный флот; Научно-исследовательские суда

### Раздел IV. Государственная поддержка развития судостроения и морской техники

**Раздел V. Производственный потенциал судостроительной отрасли:** Ключевые вызовы судостроительной отрасли; Перспективы создания новых и модернизации действующих верфей; Развитие отечественной компонентной базы для судостроения; Состояние рынка проектирования в судостроении

**Раздел VI. Итоги 2021 года и уточненный прогноз развития судостроительной отрасли до 2026 года**

**Раздел VII. Рейтинг судостроительных предприятий России по итогам 2021 года**

\*Содержание Исследования на каждом этапе включает данные предыдущего этапа

## ИССЛЕДОВАНИЕ «РЫНОК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ. ИТОГИ 2021 ГОДА. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ДО 2025 ГОДА»

NEW



Дата выхода: январь 2022

Кол-во слайдов: 100

Язык отчета: Русский

Формат предоставления:

Стоимость: 100 000 руб.



### Описание исследования:

**Часть I. Внутренний водный транспорт: общее состояние флота.** Состав флота внутреннего водного транспорта; возрастная структура флота; динамика списания судов и пополнения флота; состояние и возрастная структура самоходного сухогрузного флота, состояние и возрастная структура самоходного наливного флота; состояние и возрастная структура самоходного сухогрузного и наливного флота; состояние и возрастная структура буксирного флота; состояние и возрастная структура пассажирского флота.

**Часть II. Морской транспорт: общее состояние флота.** Состав флота морского транспорта; возрастная структура флота; динамика списания судов и пополнения флота; состояние и возрастная структура самоходного сухогрузного флота, состояние и возрастная структура самоходного наливного флота; состояние и возрастная структура буксирного флота; состояние и возрастная структура пассажирского флота.

**Часть III. Внутренний водный транспорт: объем перевозок грузов.** Динамика и структура перевозок наливных грузов в разрезе бассейнов, судоходных компаний; динамика и структура перевозок сухих грузов в разрезе бассейнов, судоходных компаний и ключевых типов груза: строительные грузы, лесные грузы, химикаты и химическое сырье; металлы и зерно.

**Часть IV. Морской транспорт: объем перевозок грузов.** Динамика и структура перевозок наливных грузов в разрезе федерального округа отправления и судоходных компаний; динамика и структура перевозок сухих грузов в разрезе федерального округа отправления, судоходных компаний и ключевых типов груза: лесные грузы; уголь и кокс; металлы и зерно. Объем перевозок грузов по Северному морскому пути.

**Часть V. Внутренний водный транспорт: объем перевозок пассажиров.** Динамика и структура перевозок пассажиров в разрезе бассейнов и судоходных компаний.

**Часть VI. Морской транспорт: объем перевозок пассажиров.** Динамика и структура перевозок пассажиров.

**Часть VII. Ставки фрахта и перспективы развития водной отрасли.** Ставки фрахта, прогноз развития перевозок грузов и пассажиров морским и внутренним водным транспортом в 2022-2025 г.



Приложение: База "26 250 действующих судов морского и внутреннего водного транспорта России 2021 года"

**ПРИЛОЖЕНИЕ: БАЗА “26 250 ДЕЙСТВУЮЩИХ СУДОВ МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА 2021 ГОДА”**

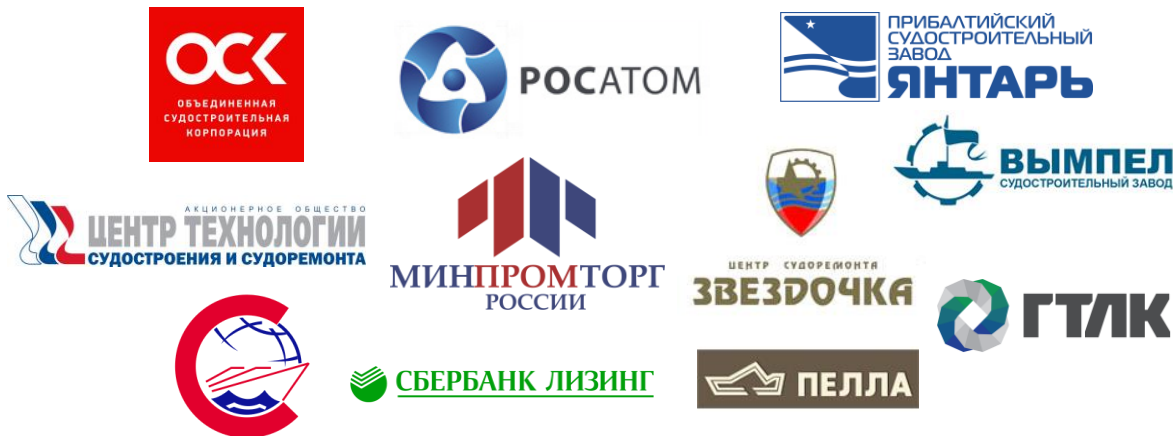
<b>Тип флота</b>	Указание принадлежности судна к речному, смешанному "река-море" или СОРП классам; морскому транспорту	<b>Укрупненная группа проектов</b>	Общее название типа судна для групп однотипных проектов и модификаций
<b>Тип судна</b>	Сухогрузные суда; наливные суда; комбинированные суда; баржи (с разбивкой на сухогрузные, наливные и понтонные); буксиры; пассажирские суда; рыболовные суда, прочие (рыболовные (малотоннажные), технические, вспомогательные и другие суда не транспортного флота)	<b>Количество</b>	<b>26 250</b> судов, эксплуатируемых на середину 2021 года.
<b>Проект</b>	Название и код (шифр) проекта (более <b>4000</b> проектов)	<b>Технические характеристики</b>	Средний дедвейт и водоизмещение судов проекта
		<b>Возраст</b>	Средний возраст эксплуатируемых судов проекта

База “**26 250** действующих судов морского и внутреннего водного транспорта 2021 года” предоставляется в формате \*.xls



INFOLine – партнер по информационному обслуживанию и исследованиям для ведущих компаний России

Более 2 000 постоянных клиентов



Мы гордимся клиентами  
Они рекомендуют нас

**ОБ АВТОРЕ – ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО INFOLine**

В настоящее время для компаний как никогда остро встал вопрос необходимости проведения мониторинга и анализа отраслевых и общеэкономических событий в РФ и мире. Решение данной задачи не представляется возможным без профессионального и высокоэффективного информационного отдела.

Агентство INFOLine – это **ваш информационный отдел**, который будет работать на пользу и развитие вашего бизнеса, услугами которого смогут воспользоваться все сотрудники вашей фирмы.

Агентство INFOLine является независимой компанией и работает на рынке исследований различных отраслей РФ с 2001 г. Проведенные специалистами агентства INFOLine в 2001–20 гг. исследования инвестиционных процессов в различных отраслях экономики **высоко оценены** многочисленными клиентами и партнерами и **эффективно используются** ими в своей работе.

199155, Санкт-Петербург, пр. КИМа, 28

[www.infoline.spb.ru](http://www.infoline.spb.ru) | [www.advis.ru](http://www.advis.ru) | +78123226848 | +74957727640

[mail@advis.ru](mailto:mail@advis.ru) | [transport@infoline.spb.ru](mailto:transport@infoline.spb.ru)

**Спасибо за внимание!**