

Neo

Рынок яхтенного туризма

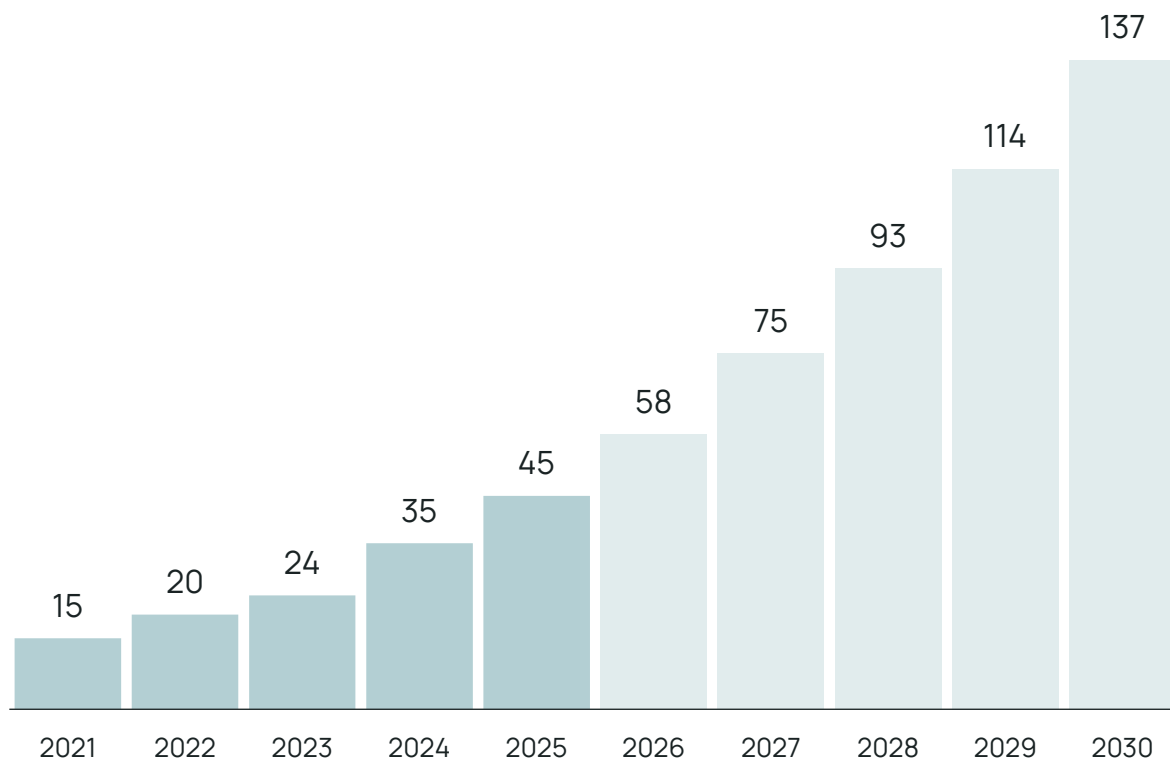
Апрель 2026 г.



Динамика яхтенного турпотока

Оценка яхтенного турпотока

тыс. чел.



Яхтенный турпоток
по итогам 2025 года

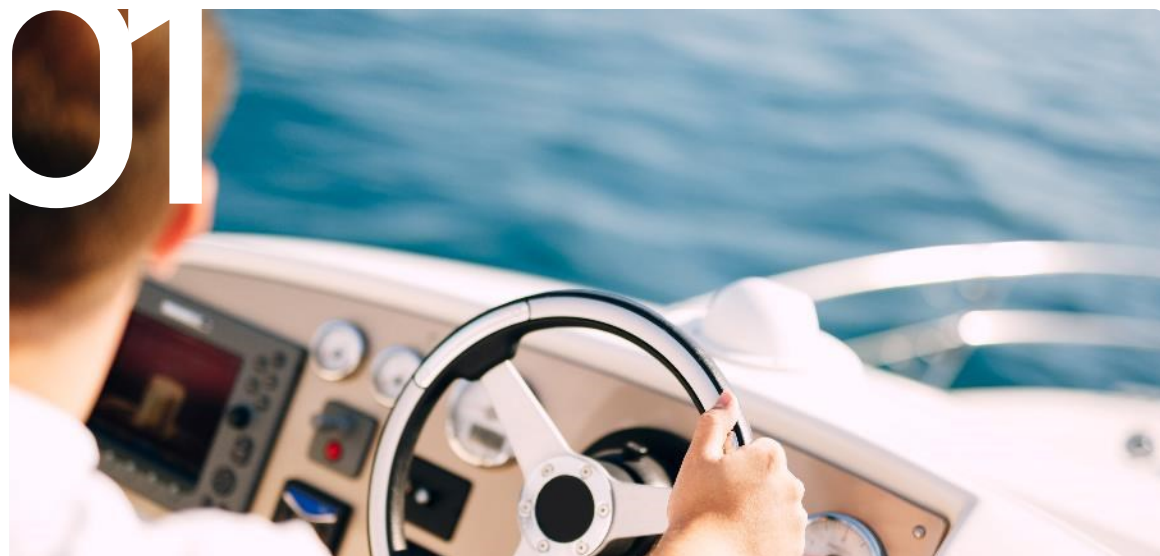
45 тыс. человек

турпоток увеличился
год к году на 29%



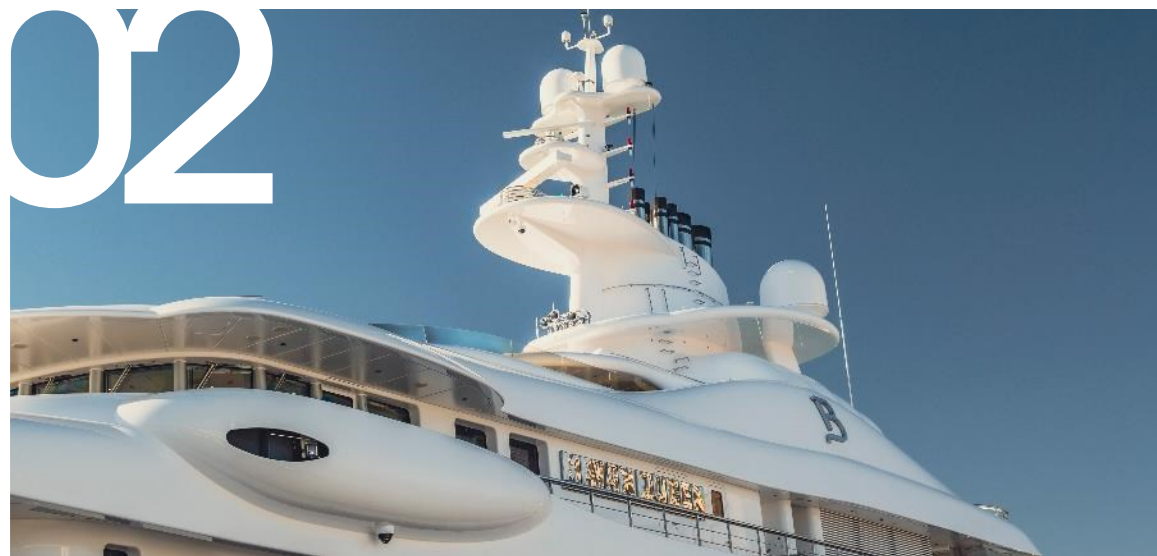
При соблюдении необходимых мер и действий государства и бизнеса по развитию отрасли, по итогам 2026 года объем туристов может достигнуть 58 тыс. человек, а к 2030 году – 137 тыс. человек.

Виды яхтенного туризма



Массовый сегмент

Краткосрочные прогулки, локальные перемещения на моторных лодках, катерах и надувных лодках с подвесными моторами. На них приходится основная масса зарегистрированных судов. Такие суда не требуют сложной портовой инфраструктуры, но именно их владельцы сталкиваются с дефицитом заправок и безопасных стоянок.



Сегмент для длительных путешествий

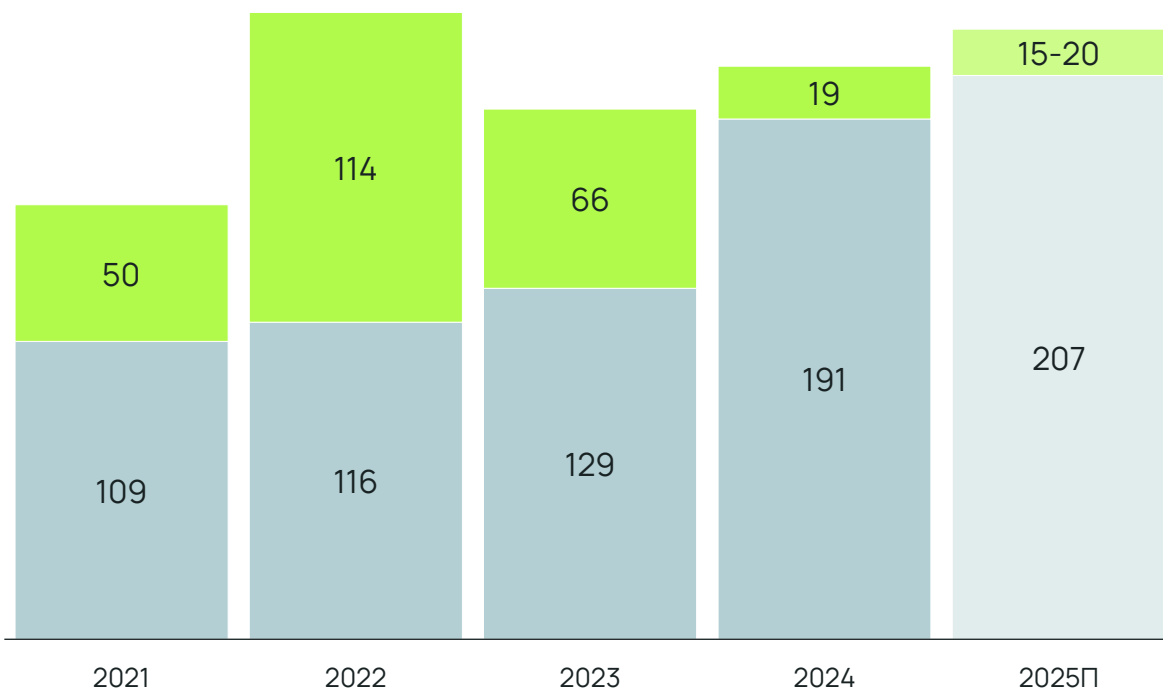
Здесь используются прогулочные суда длиной более 10–12 метров. Именно для них критически важны марины с полным сервисом, заправочные станции, возможность чартера. Таких судов в структуре парка меньшинство, но именно они обеспечивают развитие сквозных маршрутов.

Динамика парка судов

Динамика рынка маломерных судов в России

тыс. шт.

■ Собственное производство ■ Импорт



Значительный рост внутреннего производства яхт

На **89%**

вырос объем выпуска судов с 2021 по 2025 год



После роста импорта в 2022 г. благодаря компенсационным закупкам последовало падение на 70,5% к 2024 г. Рынок переориентировался на отечественную продукцию и поставки из дружественных стран – Китая, Турции, Беларуси.

Внешиполитические факторы и курс на импортозамещение способствовали формированию самодостаточного рынка – доля импорта сократилась с 31% в 2021 г. до менее 10% по итогам 2025 г.

Основные направления яхтенного туризма

Северо-Запад

г. Санкт-Петербург, Ленинградская область

Исторически сильный яхтенный регион, но с разрозненной инфраструктурой и ограничениями по транспортной безопасности



Черноморско-Азовский бассейн

Краснодарский край, Респ. Крым

Наиболее развитое с точки зрения спроса, но с дефицитом качественных марин

Волго-Каспийский маршрут

Респ. Татарстан, г. Астрахань

Перспективен для внутренних водных путей, но не хватает причалов для транзитных судов

Приморский край

Тихоокеанское направление

Инфраструктура практически отсутствует, несмотря на природный потенциал

Инфраструктурные барьеры в развитии яхтенного туризма

Инфраструктурные мощности в РФ в 2024 г.

шт.



При увеличении флота наблюдается системное отставание инфраструктуры: на 1,5 млн зарегистрированных в 2024 г. судов приходилась только 61 марина. Из них всего 2 объекта соответствуют международному стандарту ISO 13687:2014. Без сети марин в случае шторма или технической поломки судно не имеет возможности безопасно зайти в порт.

844 яхт-клуба обслуживают в основном локальные стоянки, но не обеспечивают условий для сквозных туристических маршрутов: нет возможности полноценного ремонта, приема отходов, подключения к электросети. Отсутствие сети заправок (75 на всю страну в 2024 г.) делает дальние путешествия практически невозможными: судно не может пройти более 200–300 км без дозаправки, особенно если речь о моторных яхтах.

30% яхтенных портов сосредоточено в Краснодарском крае. На Черноморском побережье Краснодарского края расположено всего 9 объектов яхтенной инфраструктуры общей вместимостью до 600 судов. При этом парк судов в регионе – десятки тысяч. Возникает конкуренция за места стоянок, отсутствуют свободные окна для транзитных судов. Сибирский и Дальневосточный федеральные округа практически не имеют развитой инфраструктуры.

Правовые и психологические барьеры в развитии яхтенного туризма

В законодательстве до сих пор отсутствуют легальные определения «яхта» и «яхтенный порт»



Сложные процедуры получения разрешений в водоохраных зонах, требования транспортной безопасности, несоответствие маломерным судам.



Ограничение максимальной длины судна в 20 м вместо международных 24 м исключает использование многих серийных яхт.

Отсутствие достоверной информации о доступных маршрутах (нет цифровых сервисов, единого реестра стоянок), а также риск оказаться в регионе без сервисной поддержки мешают развитию длительных поездок.



Ограничение использования прогулочных судов только для некоммерческих целей выводит чартерный бизнес в серую зону. Если владелец не может сдать яхту в чартер, экономический смысл содержать судно для длительных путешествий снижается. Фактически путешествуют только владельцы, но не развивается рынок аренды, который двигает яхтенный туризм во всем мире.



Также невозможно привлечь крупный бизнес к строительству марин. Марины в мировой практике зарабатывают не на квадратных метрах стоянки, а на сопутствующих услугах (аренда, ремонт, кейтеринг, гостиницы). Если аренда судна незаконна, бизнес-модель марин рушится.

Прогноз развития яхтенного туризма до 2030 г.

Прогноз роста парка судов

на **5-8%**

ожидается рост производства ежегодно с выходом на 230-250 тыс. судов в год в 2026-2027 гг.

до **15-20** тыс. единиц

стабилизируется импорт, преимущественно из Азии

до **10-12%**

ускорится рост в 2028-2030 гг. при условии развития инфраструктуры и популяризации яхтенного туризма

300-350 тыс. судов

может достичь годовой выпуск к 2030 г.

Прогноз развития инфраструктуры

	Текущее состояние 2024 г.	Целевой прогноз до 2030 г.	Реалистичный прогноз с учетом рисков
Марины (яхтенные порты)	61	150 Создание сети	90-110 Высокий риск срыва из-за капиталоемкости
Региональные маринные узлы	0	30-60	15-25
Заправочные станции	75	500+	200-300
Линейные туристические маршруты	Единицы	Десятки маршрутов	10-15 ключевых маршрутов

Государственное регулирование яхтенного туризма до 2030 г.



Правительство РФ разработало Концепцию развития яхтенного туризма до 2030 г.

2021

Актуализирован перечень приоритетных локаций для строительства марин, введены субсидии на строительство.
Начата работа по внесению изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта и формированию свода правил по проектированию марин

2022

2023

2024

2025

Принятие базовых поправок, законодательное определение ключевых терминов, упрощение процедур захода/выхода в порты

2026

2027

Легализация коммерческого (чартерного) использования маломерных судов, создание единого реестра и цифровых сервисов для яхтсменов

2028

2029

Гармонизация российских стандартов с международными в части длины судна и экологических норм, введение «зеленого коридора» для въездного яхтенного туризма

2030

Необходимые меры и действия бизнеса по развитию отрасли до 2030 г.



Строительство новых марин

Планируется увеличение количества яхтенных портов в 3–4 раза, до 200+ объектов



Развитие сети заправочных станций

Создание 1 станции на 2–3 порта: необходимо дополнительно 100+ объектов



Модернизация причалов

Приведение 70% существующих причалов к международным стандартам



Контакты

АО «НЭО Центр»
Москва, Новинский бульвар, 31
+7 (495) 739-39-77
info@neoconsult.ru

Сайт
neoconsult.ru

Телеграм
@neo_consult



Станислав Мудров

Партнер

+7 926 526-98-82
s.mudrov@neoconsult.ru



Сохранить контакт
в телефон



Альбина Корягина

Партнер по развитию бизнеса

+7 960 055-70-07
a.koryagina@neoconsult.ru



Сохранить контакт
в телефон