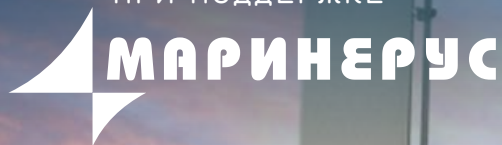


ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

МОРБАЗА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ВЫПУСК №4 (10) 2025 ОКТЯБРЬ-НОЯБРЬ-ДЕКАБРЬ

БЕЛОМОРКАНАЛ –
КЛЮЧ К РУССКОМУ
СЕВЕРУ (ЧАСТЬ 2)

«БОЛЬШЕ,
ЧЕМ КЛАСС»!
АНАЛИТИКА РЫНКА
МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ ОТ РС

РЫНДА:

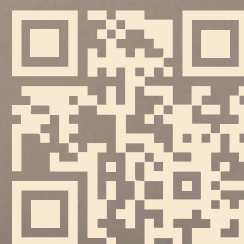
ЦИФРОВОЙ ШТУРМАН
РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА



GLOBAL
ENERGO

Системы берегового
электропитания судов
и портовой инфраструктуры

ZAKAZ@G2E.RU



WWW.REVOOL.RU

РЕКЛАМА

Премиальный банк с лайфстайл – привилегиями



Лучший банк
для клиентов
Top Premium

По версии
Frank RG 2024



Персональный менеджер

Эффективные финансовые инструменты
с помощью экспертизы персонального
менеджера



Лайфстайл-сервис 24/7

Поддержка профессионального
ассистента во всех сферах жизни



Отдельные офисы

Приватные офисы для клиентов
СберПервого



Бизнес-залы в аэропортах

Безлимитный доступ в бизнес-залы
и возмещение расходов в ресторанах
аэропортах



Премиальные вклады

Храните деньги на вкладах
с самыми высокими ставками
в Сбере



Металлические карты

С повышенным кэшбэком
бонусами Спасибо



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Новости партнеров: Холдинг «МОРБАЗА–МАРИНЕРУС» 7

А. И. Зайцев:

Беломорканал — ключевой резерв развития русского Севера
(часть 2) 10

Рында:

Цифровой штурман российского судоходства 16

Судоходная компания «Морвенна»:

Увеличение инвестиций в судоремонт 18

VivaConsult:

Резолюция по итогам VIII конференции
«Речные перевозки России 2025» 22

«Больше, чем класс»!

Аналитика рынка морской индустрии от РС 30

Интервью: С. А. Чуй

Потенциал развития атомного коммерческого судостроения ... 36

Е. А. Пастыка

Россия от моря до моря: цифровая карта морского наследия ... 42

ГУМРФ

Делегация ГУМРФ приняла участие в работе Петербургского
международного газового форума 44

Первокурсников Института международного транспортного
менеджмента посвятили в студенты Макаровки 46

МТК «Север – Юг» объединяет континенты:

В Астрахани наметили маршруты в Африку и Азию 48

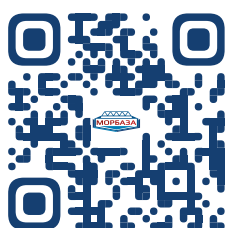
ИА «Медиапалуба»

Первый всероссийский съезд судоремонтников 52

Журнал «МОРБАЗА»

Информация о редакции, медиа-кит, условия сотрудничества 55

ОНЛАЙН-ВЕРСИЯ



clck.ru/3QoSQq



С. 10

БЕЛОМОРКАНАЛ – КЛЮЧ
К РУССКОМУ СЕВЕРУ (ЧАСТЬ 2)



С. 16

РЫНДА: ЦИФРОВОЙ ШТУРМАН
РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА



С. 36

СПЕЦИИНТЕРВЬЮ: ПОТЕНЦИАЛ
РАЗВИТИЯ АТОМНОГО СУДОСТРОЕНИЯ

МАРИНЕРУС



WWW.MARINERUS.RU

УПРАВЛЕНИЕ ФЛОТОМ

- Флот и портовая инфраструктура
- Инспекции технического состояния флота
- Поставка, монтаж, ремонт, обслуживание судового оборудования, АПС и систем автоматики

ДОКУМЕНТАЦИЯ

- Разработка планов ликвидации разлива нефтепродуктов (ЛРН)
- Подготовка документов по изменению границ территории морского порта

БРОКЕРСКИЕ УСЛУГИ

Купля-продажа, аренда судов, сопровождение сделок

КОНСУЛЬТИРОВАНИЕ

- Залог флота для банков и лизинговых компаний
- Консультации инвесторам при создании судоходных компаний, покупке флота

МОРСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Сопровождение проектных и строительно-монтажных работ

ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ!

ЛОТЫ НА ПРОДАЖУ И В АРЕНДУ



T.ME/MARINERUS_SHIPS

НОВОСТРОЙ В КИТАЕ!

MARINERUS-БРОКЕР 造船代理

«МАРИНЕРУС» — надежный брокер, ведущий работу с 2005 года.
Мы связываем соотечественников с верфями Юго-Восточной Азии,
помогаем российским клиентам находить партнеров среди наших азиатских друзей.
Быстро строим современный, качественный и недорогой флот, оказываем услуги
по строительству, докованию и ремонту ваших судов.

НАШИ ПАРТНЕРЫ:

50+ верфей в Китае

7 верфей в Индии

2 верфи в Индонезии

zaliv@bk.ru

+7 (921) 758-77-77

ПЕРЕГОН В РФ

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СУПЕРВАЙЗЕРЫ

АВТОРСКИЙ, ПРОЕКТНЫЙ И СТРОИТЕЛЬНЫЙ НАДЗОР

СТРОИТЕЛЬСТВО ПОД НАДЗОРОМ РС И ЧЛЕНОВ МАКО

РАБОТА С РОССИЕЙ НАПРЯМУЮ И ЧЕРЕЗ ЛОЯЛЬНЫЕ ЮРИСДИКЦИИ

ФИНАНСОВЫЕ И БАНКОВСКИЕ РЕШЕНИЯ ПО ОПЛАТЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Выставка «НЕВА-2025»: награды, стратегические альянсы и взгляд в будущее отрасли

18-я Международная выставка «НЕВА», проходившая с 23 по 26 сентября 2025 года в Санкт-Петербурге, стала ключевой площадкой для деловых встреч и определения векторов развития отрасли. В фокусе внимания — вручение государственных наград, заключение партнерских соглашений и участие в обсуждении долгосрочного развития индустрии.

Знаковым событием для нашего холдинга стала торжественная церемония вручения государственных наград сотрудникам ООО «МОРБАЗА», состоявшаяся 23 сентября.

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай вручил специалистам компании медали «За активное участие в работе по восстановлению Крымского моста». Это признание стало итогом масштабной работы, в ходе которой движение поездов по мосту было восстановлено в рекордные сроки — всего за четыре месяца. Результат, достигнутый командой, отмечен как весомый вклад в укрепление технологического суверенитета страны.



Документ подписали ректор университета Сергей Барышников и главный редактор журнала Татьяна Яцентюк.

Отдельное внимание на стенде компаний уделили развитию международного сотрудничества: был организован тематический «China Day» для поддержки брокерского направления «Marinerus Broker» и укрепления связей с партнерами из Китая.

Выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океанов и шельфа «НЕВА — 2025» подтвердила свой статус главного отраслевого события, собрав более 700 экспонентов и предложив участникам насыщенную деловую программу. Был продемонстрирован широкий спектр инновационных решений, от новых судостроительных технологий до систем управления и безопасности на море. Участники смогли обменяться опытом, наладить полезные контакты и обсудить перспективы развития отрасли.

Деловая программа выставки была насыщенной и наполненной стратегическими дискуссиями. В рамках бизнес-завтрака «Навигация по будущему судостроения: взгляд за горизонт», организованного АО «Объединенная судостроительная корпорация», выступил директор холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» Алексей Зайцев. А на сессии, посвященной гидротехническому строительству, он представил доклад об участии компаний в реализации стратегических ГТС-проектов.

В ходе выставки также были сделаны важные шаги для развития кадровой политики и медийного присутствия. Состоялось подписание соглашения о сотрудничестве между отраслевым журналом «МОРБАЗА» и Государственным университетом морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ).



Евразийская интеграция: в Москве обсудили развитие транспорта, энергетики и продовольственной безопасности



России, включая северные реки и Беломорско-Балтийский канал, в структуру международных транспортных коридоров.

Высокий статус конференции подтвердил состав ее участников, который включал более 100 экспертов. Среди них:

- Послы и представители дипломатического корпуса арабских государств Ближнего Востока и Северной Африки;
- Члены коллегии (министры) Евразийской экономической комиссии;
- Представители Министерства иностранных дел РФ, Министерства энергетики РФ, Министерства сельского хозяйства РФ, Министерства транспорта РФ и Федерального Собрания РФ;
- Представители Российской академии наук, Торгово-промышленной палаты РФ, Россотрудничества, Фонда Росконгресс и Российского энергетического агентства Минэнерго России.

«Транспортная неделя – 2025»: от технологического суверенитета до новых МТК



Сотрудники «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» приняли активное участие в деловой программе. На полях форума проведена серия встреч с действующими и потенциальными партнерами. Темы переговоров охватили обсуждение сотрудничества в рамках развития международных транспортных коридоров (МТК) и новые инфраструктурные проекты.

Форум в очередной раз подтвердил свой статус авторитетной площадки для диалога государства и отрасли. В деловой программе, объединившей более 4500 участников, были освещены стратегические вопросы: от локализации производств и внедрения цифровых решений до модернизации инфраструктуры, включая проекты ВСМ. Значительная часть повестки была посвящена социальным аспектам, привлечению молодых специалистов и новому стандарту «семейноцентричности».

Завершение форума традиционно совпало с празднованием Дня работника транспорта, что придало финальному дню особую значимость и позволило подвести итоги года для всей отрасли в праздничной атмосфере.

31 октября 2025 года в Москве состоялась II Международная научно-практическая конференция «Измерения евразийской интеграции». Мероприятие собрало более 100 участников, включая высокопоставленных представителей ЕЭК, федеральных министерств, а также послов и дипломатов из стран Ближнего Востока и Северной Африки.

В рамках пленарного заседания и отраслевых сессий эксперты обсудили стратегии формирования интеграционных процессов на евразийском пространстве, вопросы развития транспорта, энергетики и продовольственной безопасности.

В ходе транспортно-логистической сессии с докладом выступил руководитель холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» Алексей Зайцев. Он представил анализ потенциала интеграции внутренних водных путей

С 15 по 20 ноября в Москве состоялось еще одно многоформатное, масштабное событие, задающее вектор транспортной отрасли – «Транспортная неделя – 2025». В рамках XIX Международного форума и выставки «Транспорт России», организованных Минтрансом России, представители власти и бизнеса подвели итоги года и определили приоритеты для усиления позиций страны в мировой экономике.



Азиатский вектор: «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» расширяет присутствие на китайском рынке. Выставка Marintec China 2025



2-5 декабря 2025 г. в Шанхае, на площадке Shanghai New International Expo Centre (SNIEC) прошла международная выставка Marintec China, традиционно определяющая тренды в судостроении и морских технологиях для азиатского региона. Делегация «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» приняла участие в мероприятии с насыщенной деловой программой, направленной на расширение связей с китайским рынком.

Ключевым событием первых дней стал российско-китайский отраслевой форум, где обсуждалось не просто строительство флота, а создание комплексных решений для заказчиков. В современных реалиях постройка судна является лишь частью задачи.

Основная экспертиза, которую холдинг предлагает рынку, — это структурирование и полное сопровождение сделок: от поиска финансирования и проработки лизинговых схем до выстраивания безопасных финансовых маршрутов в условиях внешних ограничений.

Масштаб технологического развития китайского судостроения наглядно демонстрировали представленные на выставке проекты. Внимание привлек макет ледокола *Xue Long 2 («Снежный дракон 2»)* — современного исследовательского судна полярного класса PC 3, способного работать во льдах толщиной до 1,5 метров как носом, так и кормой. Судно построено в первую очередь для доставки китайских ученых в Антарктиду, где у КНР есть четыре постоянные исследовательские станции. Также «Снежный дракон 2» может работать в Арктике. На стенде COSCO SHIPPING были представлены передовые технологии автоматической очистки и окраски судов, значительно ускоряющие и удешевляющие процессы судостроения и судоремонта.



Работа на Marintec —2025 была сосредоточена на двух стратегических направлениях. Первым стало активное развитие брокерского подразделения «Marinerus Broker». В рамках этого направления команда провела серию переговоров, направленных на развитие связей с китайским рынком в сфере судостроения, аренды и продажи флота.

Вторым важным вектором стало медиапродвижение. Третий год подряд отраслевой журнал «МОРБАЗА» был представлен международному профессиональному сообществу. Как и в предыдущие годы, издание вызвало живой интерес у зарубежных экспертов и компаний.

Участие в выставке позволило холдингу «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» не только расширить деловые связи, но также изучить передовые технологии китайских партнеров. В рамках этой работы делегация компании посетила ведущие судостроительные верфи Китая для оценки производственных мощностей и обсуждения практической реализации совместных проектов.





велесгард

все обещают

МЫ ЗАЩИЩАЕМ!

судовые покрытия



📞 8 (920) 049-63-76

🌐 city@welesgard.ru

📩 welesgard_city

БЕЛОМОРКАНАЛ – КЛЮЧ К РУССКОМУ СЕВЕРУ. ЧАСТЬ 2

ЧАСТЬ 1 ОПУБЛИКОВАНА В ВЫПУСКЕ №3 (9) 2025



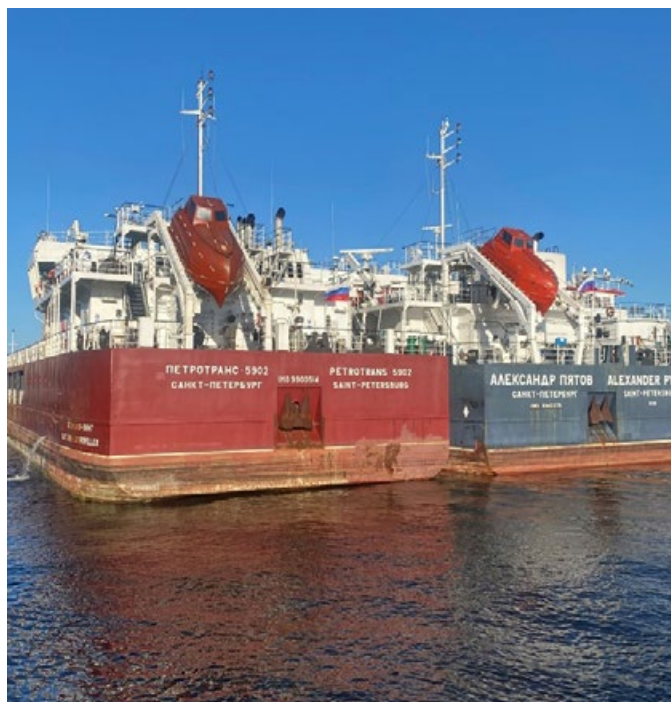
Зайцев Алексей Иванович

КДП, к. т. н., руководитель Холдинга «МОРБАЗА-Маринерус»,

Доцент Кафедры судоходства на ВВП Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова.

Несмотря на выполненные работы, на сегодняшний день техническое состояние гидротехнических сооружений и глубины Беломорско-Балтийского канала не позволяют существенно нарастить грузопоток до конкурентных другим регионам ЕГС значений. Каналом следуют суда грузоподъемностью до 3000 т, но само время требует увеличить пропускную способность ББК для возможности прохождения судов большей грузоподъемности.

Осознавая, что основными лимитирующими факторами являются ограничения по ширине судов до 14 м и по осадке до 4 м, руководство Беломорканала видит перспективность модернизации сооружений до актуально востребованных 18 м и 5 м соответственно. Это, в свою очередь, потребует увеличения шлюзовых камер канала до размеров, как минимум, аналогичных шлюзам Волго-Балта. Габариты шлюзов, предназначенные для современных судов, дали бы существенные преимущества самому экономичному виду транспорта с точки зрения конкуренции водной логистики с железной дорогой. Возможности РЖД в северных регионах также ограничены и на Мурманском направлении работают на пределе своих возможностей. В ходе ряда предыдущих реставраций ББК его габариты так и остались неизменными, рассчитанными под флот 60-80-х годов постройки: суда типов «Волго-Балт», «Сормовский», «Нефтерудовоз», «Амур», «Балтийский», СТ, СТК и другие типы, удовлетворяющие требованиям шлюзов. Современные суда смешанного «река-море» плавания таких проектов как RST27, RSD49, RSD59, RSD71, DCV36, при своей ширине более 16 м не вписываются в габариты ГТС Беломорканала. Справедливости ради, отметим, что проектные бюро по заявкам некоторых судоходных компаний разрабатывают различные проекты судов типа «ББК-макс», вписывающиеся в параметры «135 x 14 x 4». Согласно текущим планам, к 2027 году намечено построить несколько таких судов, но это скорее ситуативные кейсы, заточенные под решение локальных задач в сложившихся экономических условиях. Для действительного наращивания грузооборота



Современные суда «река-море» плавания.

требуется разработка программы ускоренного строительства флота, соответствующего габаритам ББК, что, без сомнения, может обеспечить непрерывную доставку грузов в навигационный период как в транзитном формате, так и с использованием перевалочных пунктов. Конечно, частный бизнес найдет выгоду применения такого флота, создав для себя эксклюзивные возможности в региональных перевозках, но если мыслить стратегически, в государственном



Беломорско-Балтийский канал.

масштабе, то такие полумеры не решат глобальных задач, которые уже сейчас должны быть возложены на Беломорско-Балтийский канал. Проекты по разработке концепции реконструкции ББК обозначены самой стратегией развития Арктической зоны РФ, индивидуальным планом социально-экономического развития Карелии, а также в Транспортной стратегии РФ до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. В соответствии с этими документами арктические регионы могут получить существенное и перспективное развитие.

Ключом для начала такого развития может послужить именно Беломорканал. Грамотная и своевременная модернизация позволит пропускать через него суда дедвейтом 8-9 тыс. тонн.

Это, без сомнения, повысит уровень интеграции инфраструктуры СМП в общую транспортную систему,

где ББК — основная водная артерия, связывающая ЕГС ВВП РФ с севером страны.

В долгосрочной перспективе транспортно-логистическая система ББК имеет потенциал дополнительного развития при участии соседних портов Белого моря. В случае высокой загрузки портов Мурманска и Архангельска, созданный в будущем глубоководный грузовой порт в Беломорске поможет снизить нагрузку на действующие транспортные коридоры. Он станет дополнительным звеном как акватории СМП, так и ББК, обеспечивая прием, хранение и отгрузку контейнерных, навалочных и наливных грузов.

В связи с тем, что в последние годы идет мощное развитие транзитной линии Северного морского пути, идея интеграции других регионов страны в СМП напрямую зависит от прилегающих речных водных путей, к которым относится и ББК. Причем нет необходимости сверять, что выгоднее: построить еще одну дублирующую железнодорожную ветку или создать дублер существующего водного пути. Чем больше



Северный морской путь.



Трансарктический транспортный коридор (ТАТК).

видов транспорта выходит к побережью (речной, автомобильный, железнодорожный, авиа, трубопроводный), тем более емкие логистические связи будут уходить вглубь страны, что позволит расширить возможности сотрудничества центральных регионов с районами Крайнего Севера и Дальнего Востока.

Альтернативность полярных трасс южным морским дорогам понятна: в Арктику «включаются» госресурсы, руководители прилегающих регионов прикладывают огромные усилия для демонстрации своих потенциальных возможностей интеграции в СМП, а попытки захвата лидерства и приоритетности присутствуют в каждом региональном кластере. В 2019 г. в правительстве Карелии поднимали вопрос о необходимости включения ББК в состав Северного морского пути, что является вполне разумным. Более того, региональные интеграционные процессы в СМП позволяют смежным регионам создать устойчивые взаимовыгодные транспортные связи по всей протяженности северного побережья страны.

Актуальность такой стратегии особенно очевидна для развития Трансарктического транспортного коридора (ТАТК), частью которого является СМП. Это проект мультимодального транспортного маршрута

на линии от Санкт-Петербурга до Владивостока с транзитными пунктами портов Калининграда, Мурманска и Архангельска, Дудинки, Сабетты, Тикси и Певека.

Обратим внимание на грузооборот северных портов РФ за 2021–2023 годы соответственно (Диаграмма 1).

Налицо динамика снижения по всем портам. Справедливости ради, отметим, что практически все регионы, за исключением портов Каспийского моря, показывают отрицательную динамику. Порт Архангельска не является исключением: за 2021 год было перевалено 3,2 млн тонн грузов, в 2022 году произошло значительное падение из-за санкций (только 2,3 млн тонн), продолжающееся в 2023 году — 1,9 млн тонн (Таблица 1). Однако в 2024 году только за I полугодие произошел скачок по объемам до 1,2 млн тонн. На рост повлияла переориентация грузопотоков из Китая, плюс начал развиваться каботажный трафик. А вот внутренние речные перевозки, включая Беломорканал, значительного прироста так и не дали, оставаясь резервным транспортным потенциалом даже в навигационный период.

Экономически ТАТК — проект, повышающий эффективность, разнообразие и международную безопасность логистических маршрутов, разработанный для создания оптимального транзитного пути между Европейским, Азиатским и Африканским континентами. Морская протяженность ТАТК, включая СМП, составляет порядка 14 тыс. км, плюс 10 тыс. км — материковая часть транспортного коридора, состоящая из других видов транспорта — речного, автомобильного, железнодорожного. При этом именно речной транспорт уже имеет сформированную инфраструктуру, готовую к интеграционным логистическим процессам. Отметим, что «глобальный» Севморпуть, эксплуатируемый крупнотоннажными судами, дает потенциал лишь крупным перевалочным хабам.

Год	Грузооборот, млн. т
2021	3,2
2022	2,3
2023	1,9

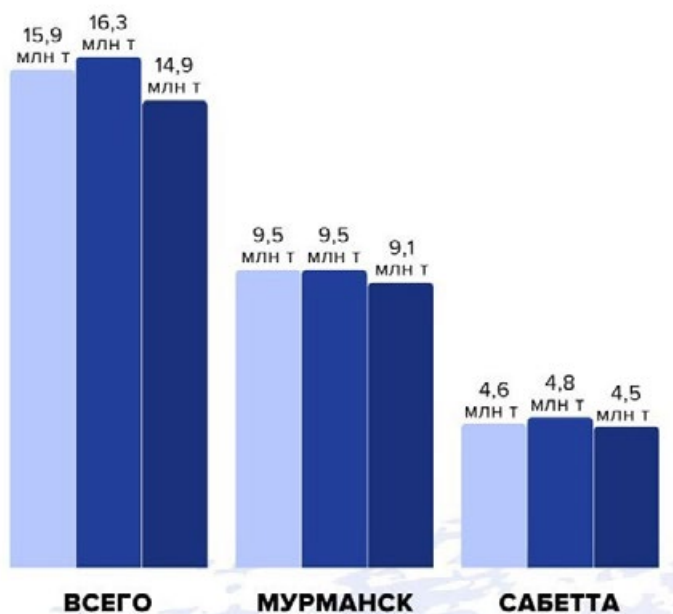
Таблица 1. Грузооборот порта Архангельск. Источник: <https://spb.vedomosti.ru/>.Диаграмма 1. Статистика грузооборота северных морских портов 2021–2023 гг. Источник: <https://t.me/sevmorput>.



Схема 1. Схема возможных путей реконструкции ББК.

Для развития агломераций в контексте Арктики и Северного морского пути крайне важно использовать не только ресурсы ББК, но и рек Печора, Обь, Енисей, Анабар, Лена, Яна, Индигирка, Колыма, Анадырь.

Прогностические модели с учетом круглогодичной полярной навигации предполагают возможность увеличения транзитных грузопотоков по Трансарктическому транспортному коридору до 100 млн тонн и более уже к 2030 году, с перспективой стать основой интегрированной Арктической транспортной системы. Такие транзитные возможности немыслимы без современного атомного ледокольного флота, развитой портовой и гражданской инфраструктуры, а также без интеграции с другими транспортными коридорами. Причем перспективным видится «увязывание» интересов не только меридианной международной трассы «Север-Юг», но и широтной — «Восток-Запад», что без модернизации Беломорканала в актуальных условиях, в принципе, не осуществимо.

Рассмотрев актуальную статистику северных портов и Беломорско-Балтийского канала, и понимая, что пропускная способность любого пути ограничена его самым узким участком, наблюдаем крайнюю необходимость в оперативной работе по расширению пропускной возможности канала.

Специалистами на данном этапе видятся три возможных варианта его глубокой реконструкции:

- **Первый** — это расширение уже существующих шлюзовых камер.
- **Второй путь** — создание ответвления канала от основного русла в районе Выгозера в сторону населенного пункта Нюхча.
- **И третий, наверняка, самый перспективный вариант** — создание ББК-2: частичное дублирование канала вторым руслом с параллельным обходом действующих шлюзовых камер. В этом варианте, предварительно, рассматривается возможность создания около пяти обходных русел — два на южном склоне и три на северном. При этом проектировщики, для оптимизации и ускорения прохождения судов через ББК-2, изучат возможность уменьшения количества шлюзовых камер второй нитки. В этом варианте сохраняются существующие гидротехнические сооружения и все 19 шлюзов ББК-1, что создаст ряд преимуществ как для процесса реконструкции, так и при дальнейшей эксплуатации. Действительно, с учетом того, что автодороги в районе канала практически отсутствуют, подвоз необходимых для строительства ББК-2 материалов и оборудования может осуществляться по действующей нитке канала. В дальнейшем, при вводе в эксплуатацию двух нитей движения, у диспетчеров канала появится возможность выбора, в какую из нитей направить то или иное судно (соответственно габаритам ГТС). К тому же, вспоминая ЧП, произошедшее на канале 29 июля 2024 года, наличие дублера всегда гарантирует и безостановочную эксплуатацию канала, и его оперативный ремонт. Конечно, габариты шлюзов ББК-2 должны быть значительно увеличены. Так, ширина камер должна быть даже не 18 м, а значительно больше — 21–22 м. При такой ширине шлюза значительно упрощается его эксплуатация в период ледообразования, когда судну, следующему каналом в конце или начале навигации, приходится преодолевать сопротивление намерзающей ледовой кромки вдоль камеры шлюза. При таких условиях судоходства по каналу получится продлить навигацию как минимум на две недели осенью и столько же весной. Навигация на Беломорканале, которая сейчас длится 160–170 суток, может быть увеличена до 200 дней. А с учетом применения





современных технологий обогрева и наличия достаточного количества ледокольного флота или даже просто ледокольно-ледорезных приставок, можно говорить о круглогодичном режиме эксплуатации канала, как это планируется сделать на Сайменском канале. Понятно, что фактическая возможность круглогодичной работы зависит не только от ледовых условий в канале и сопряженных с ним водоемах, но и от грузовой базы и ее коммерческой емкости. Это не только подстегнет перемещение грузовой базы, но и ускорит передвижение современных судов «река-море» между регионами, расширит возможности по перевозке крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов и, в том числе, позволит перемещать технику военного назначения. Возможная модернизация канала с расширением камер шлюзов позволит увеличить грузоподъемность транзитных судов, как минимум до 5000 т. Уже сейчас через ББК ожидается перевозка потенциальные грузы с перевалкой в Архангельске, Кемь и Беломорске.

Очевидно, что необходимо глобальное проведение комплексной оценки работоспособности Беломорско-Балтийского канала, требуемых мер по его развитию, включая дноуглубление самого канала, углубление фарватера Онежской Губы для выхода в акваторию Белого моря.

Стоимость разработки проекта полноценной реконструкции Беломорканала обойдется в десятки млн руб., а сами работы — в сотни миллиардов. Однако затраты эти окупятся не только экономически, но и политически. Беломорско-Балтийский канал в современных условиях становится действительно стратегическим водным путем — альтернативой морскому обходному пути из Балтики в Арктику. Особенно актуально это сейчас, когда недружественные страны НАТО устраивают провокации в Балтийском

море и блокируют движение гражданских судов, следующих в российские порты.

Понятно, что без экономической выгоды и финансового обоснования нет необходимости «топить зимний лед» на реках и каналах страны, но вопросы продления навигации и круглогодичной эксплуатации ВВП лежат в другой стратегической плоскости и рассматриваются Минпромторгом, Минтрансом и Федеральным агентством морского и речного транспорта.



Схема 2. Альтернативный путь из Балтики в Арктику.

Устойчивая связь Балтийского, Азовского и Каспийского морей через ББК с портами Севморпути за счет судов «река-море» плавания имеет стратегическое значение.

Создание современного альтернативного пути из Балтики на Север, не в обход Скандинавии, а по нашим, российским рекам — амбициозная задача, посильная нынешнему поколению руководства страны.

Фотографии: ФБУ «Администрация «Беломорканал».

ИМПОРТ ЛУБРИКАНТС

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
СУДОВЫХ МАСЕЛ ЗСМ «ДЕВОН» В РОССИИ



СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
ПРЕМИУМ-СЕКМЕНТА

www.devongroup.ru

БУНКЕРУЕМ ВСЁ

- МОТОРНЫЕ МАСЛА
- ТРАНСМИССИОННЫЕ МАСЛА
- ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ МАСЛА
- РЕДУКТОРНЫЕ МАСЛА
- СМАЗКИ

География поставок:

- Санкт-Петербург • Мурманск • Архангельск • Калининград
- Новороссийск • Ростов-на-Дону • Керчь • Темрюк
- Владивосток • Южно-Сахалинск • Петропавловск-Камчатский



Инфраструктура:

- Емкостный парк
- Специальный автотранспорт (бортовые грузовики с КМУ, автоцистерны)
- Технические средства для перекачки (помпы, насосы, шланги, фитинги и тд.)
- Организованные бригады для выполнения работ



Санкт-Петербург, ул. Карпатская, 14/1
8 (812) 503 99 00
zakaz@ilubs-spb.ru
imp-lubricants.ru

Владивосток, ул. Выселковая, 12А, 3 этаж офис 4
8 914 792 08 01, 8 914 792 08 05, 8 914 678 08 08
zakaz@ilubs-vl.ru

РЫНДА: ЦИФРОВОЙ ШТУРМАН РОССИЙСКОГО СУДОХОДСТВА

Морские перевозки — это сложная экосистема, где пересекаются интересы судовладельцев, грузоотправителей, экспедиторов и десятков других участников. Каждый день тысячи компаний сталкиваются с одними и теми же проблемами: поиск надежного перевозчика, организация чартера, подбор квалифицированного экипажа, оптимизация маршрутов.

До недавнего времени решение этих задач требовало бесконечных звонков, личных встреч и работы через посредников. Цифровая платформа морских перевозок РЫНДА меняет правила игры, объединяя всех участников рынка в едином digital-пространстве.

ОТ ХАОСА К ПОРЯДКУ:

КАКИЕ ПРОБЛЕМЫ РЕШАЕТ ПЛАТФОРМА

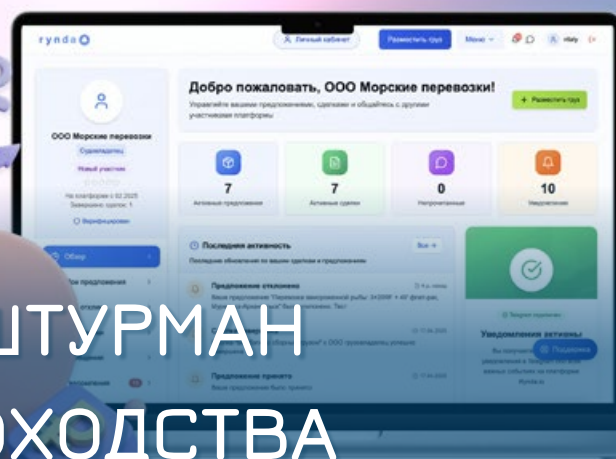
Российский рынок морских перевозок долгое время оставался в тени цифровой трансформации. В то время как в других отраслях активно внедрялись маркетплейсы и агрегаторы, судоходство продолжало работать «по старинке». Грузовладельцы месяцами искали подходящие суда через знакомых, судовладельцы простаивали в ожидании груза, а моряки рассылали резюме по десяткам крюинговых агентств.

РЫНДА взяла на себя задачу — создать единое информационное поле для всех участников морской логистики.

Платформа решает сразу несколько критических проблем отрасли. Во-первых, она устраняет информационную асимметрию между участниками рынка. Во-вторых, сокращает транзакционные издержки за счет прямого взаимодействия сторон. В-третьих, повышает прозрачность ценообразования и условий сделок.

МОДЕЛЬ WIN-WIN: ВЫИГРЫВАЮТ ВСЕ

Уникальность платформы РЫНДА заключается в тщательно продуманной модели взаимодействия, построенной по принципу win-win. Здесь нет проигравших — каждый участник рынка получает свою выгоду. Судовладельцы сокращают простои флота и находят оптимальные грузы, грузоотправители получают лучшие ставки и надежных перевозчиков, моряки — прямой доступ к работодателям без комиссий посредникам.



Сейчас эта модель еще не раскрыла весь свой потенциал, поскольку не все элементы экосистемы платформы доступны. Но уже в ближайшее время РЫНДА существенно расширит функционал. На платформе появится специальный раздел для брокеров — одного из ключевых звеньев рынка морских и речных перевозок. Это позволит профессиональным посредникам интегрироваться в цифровую экосистему, сохранив свою экспертизу и добавленную стоимость, но при этом работая в прозрачной и эффективной среде. Брокеры смогут оперативнее обмениваться ценной рыночной информацией, находить новых клиентов и партнеров, оптимизировать свои бизнес-процессы.

ФУНКЦИОНАЛ, ОПЕРЕЖАЮЩИЙ ВРЕМЯ

Сердце платформы — это интеллектуальная система матчинга, которая автоматически подбирает оптимальные варианты для всех участников. Грузовладелец размещает заявку на перевозку, указывая параметры груза, маршрут и сроки. Система мгновенно анализирует доступные суда, их местоположение, технические характеристики и предлагает наиболее выгодные варианты.

Особого внимания заслуживает сервис «Крюинг», который стремительно набирает популярность среди морских специалистов. Ежедневно база пополняется десятками новых резюме — от матросов до капитанов дальнего плавания. Интеллектуальные алгоритмы помогают судовладельцам быстро найти квалифицированных специалистов с нужными сертификатами и опытом работы на конкретных типах судов. Для моряков это возможность напрямую связаться с работодателем, минуя посредников и сомнительные агентства.

ЦИФРЫ, КОТОРЫЕ ГОВОРЯТ САМИ ЗА СЕБЯ

За первые полгода работы платформа продемонстрировала впечатляющие результаты. Согласно данным «Яндекс. Метрики», сайт rynda.io посетили

более **6100** уникальных пользователей, которые просмотрели свыше **604 тысяч** страниц. Средняя продолжительность сессии составляет более 12 минут — это говорит о высокой вовлеченности аудитории.

География пользователей охватывает не только российские порты от Калининграда до Владивостока, но и страны СНГ, Турцию, Китай. Особенно активны пользователи из Санкт-Петербурга, Калининграда, Новороссийска, Мурманска — ключевых центров российского судоходства.

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ: ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ

РЫНДА — это больше, чем просто маркетплейс. Это экосистема, которая способна трансформировать всю отрасль морских перевозок в России. Потенциал платформы огромен. В планах разработчиков — внедрение искусственного интеллекта для прогнозирования фрахтовых ставок, интеграция с портовыми системами для отслеживания грузов в реальном времени, создание собственной системы рейтингов и отзывов для повышения доверия между участниками.

У команды РЫНДА множество идей, ожидающих своей реализации. Каждое обновление делает платформу умнее, удобнее и функциональнее. Это живой организм, который развивается вместе с рынком и потребностями пользователей. С каждым днем РЫНДА становится лучше, адаптируясь под запросы индустрии и предвосхищая будущие тренды.

Особые перспективы открываются в сегменте «река-

море». Платформа может стать мостом между внутренними водными путями и морскими маршрутами, обеспечивая сквозную логистику от производителя до конечного потребителя. В условиях переориентации грузопотоков на восток и юг, развития Северного морского пути и международного транспортного коридора «Север-Юг», такая платформа становится стратегически важным инструментом.

Платформа уже доказала свою жизнеспособность и востребованность. В эпоху санкций и логистических вызовов она становится не просто удобным инструментом, а необходимым элементом новой транспортной архитектуры России. РЫНДА — это цифровой штурман, который прокладывает курс к эффективному и прозрачному рынку морских перевозок, где успех одного участника усиливает возможности всех остальных. 🚢

“

«Мы создаем не просто сервис для поиска судов или грузов. Наша цель — построить цифровую инфраструктуру, которая сделает российское судоходство конкурентоспособным на глобальном рынке.

И что важно — в этой экосистеме выигрывают все участники, от малых компаний до крупных холдингов»,

— отмечает Сергей Мишин, директор и управляющий партнер ИТ-компании ООО «Рында».

ЦИФРОВАЯ
ПЛАТФОРМА

rynda.io

rynda

МОРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК





«МОРВЕННА» УВЕЛИЧИВАЕТ ИНВЕСТИЦИИ В РЕМОНТ



Судоходная компания «Морвенна» к навигации 2026 года проведет техническую подготовку 33 судов. В основном это буксиры и баржи класса «река-море», в объеме очередного или промежуточного освидетельствования. Бюджет на подготовку флота к навигации-2026 составит более 600 млн руб. В сравнении с прошлым годом расходы на ремонт вырастут из-за увеличения количества судов, подлежащих освидетельствованию, и роста цен в отрасли.

Как рассказал начальник отдела технической эксплуатации флота СК «Морвенна» Юрий Крепостнов, при подготовке флота к новому сезону предстоит выполнить значительный объем работ. Очередное освидетельствование пройдут 6 буксиров, промежуточное — 7 буксиров и 8 барж. Кроме того, на отдельных судах будет проведен плановый ремонт двигателей.

Суда будут отремонтированы под надзором РМРС, РКО и RINA.

Очередное освидетельствование пройдут 16 судов:

- 6 буксиров: «Сильвер Ловенна», «Паллада», «ОТ-2437», «Изумруд», «Наварин», «МБ-1220».
- 10 барж: «Морвенна-1», «Морвенна-2», «Морвенна-3», «Морвенна-2501», «Белуга-1», «Белуга-2», «Морвенна-3001», «Симмар Скай», «Симмар Стар», «Симмар Сан».

8 барж пройдут внеочередное освидетельствование: баржа-площадка «Морвенна-3607», баржа-химовоз «Чемба», а также 6 барж, допускающих посадку на грунт (будут освидетельствованы по стандарту NAABSA-1). Это 5 Ро-Ро понтонов серии «Сильвер»

и «Морвенна-3002».

На пяти судах будет проведено освидетельствование гребных валов и винторулевых колонок.

Также запланирован ремонт двигателей на буксирах «Муссон», «ОТ-2410», «ОТ-2080» и «Сильвер Ловенна». Для нескольких буксиров компании будет проведено промежуточное докование, среди них 2 судна снабжения мощностью 23500 л. с.

По словам Юрия Крепостного, в прошлом году плановый ремонт прошли 28 судов, а общая сумма расходов на судоремонтные работы, включая закупку запчастей, составила 546 млн руб. с НДС. Смета на текущий год еще не сформирована окончательно, но расходы, однозначно, будут выше. Это связано как с увеличением количества ремонтируемых судов, так и с ростом цен на услуги и оборудование.

«Ежегодный рост цен в отрасли составляет порядка 15%, и это в первую очередь касается импортной продукции», — уточнил Юрий Викторович.



П/п	Название буксира	Планируемое место ремонта
1	«Сильвер Ловенна»	В поиске (п. Санкт-Петербург)
2	«Паллада»	Архангельск, Архангельская РЭБ
3	«ОТ-2437»	Звенигово, ССРЗ им. Бутякова С.Н.
4	«Изумруд»	В поиске (п. Санкт-Петербург)
5	«Наварин»	Архангельск, Архангельская РЭБ
6	«МБ-1220»	Архангельск, Архангельская РЭБ
П/п	Название баржи	Планируемое место ремонта
1	«Морвенна-1»	Звенигово, ССРЗ им. Бутякова С.Н.
2	«Морвенна-2»	Звенигово, ССРЗ им. Бутякова С.Н.
3	«Морвенна-3»	В поиске (Черное море)
4	«Морвенна-2501»	В поиске (Черное море)
5	«Морвенна-3001»	Нижний Новгород «Борремфлот»
6	«Симмар Скай»	В поиске (п. Астрахань)
7	«Симмар Стар»	В поиске (п. Астрахань)
8	«Симмар Сан»	Архангельск, Архангельская РЭБ
9	«Белуга-1» (приобретена в июле 2025)	АО «Борремфлот», Нижний Новгород
10	«Белуга-2» (приобретена в июле 2025)	В поиске (средняя Волга)

Планы очередного освидетельствования судов СК «Морвенна»

Характер работ этого сезона в целом мало отличается от ежегодных задач. В рамках планового освидетельствования суда докуются для ремонта, проверки и замены элементов основного и вспомогательного оборудования. При ремонте буксиров будет применяться стандартный комплекс работ. Он включает дефектацию корпуса, выемку и обслуживание рулевого комплекса, ремонт двигателей, донно-бортовой арматуры, насосов, лебедок, якорей и другого оборудования. Для барж предусмотрены докование, дефектация корпуса, покраска, ремонт и замена оборудования —

от судовой арматуры до навигационных огней. Для автономных барж предусмотрены дополнительные работы по техническому обследованию, ремонту механизмов и генераторов. Часть работ и освидетельствований будет выполнена в течение 2025 года, основной объем — в 2026 году.

СК «Морвенна» сотрудничает с судоремонтными предприятиями в различных регионах страны, размещая суда в зависимости от дислокации флота и возможностей верфей.

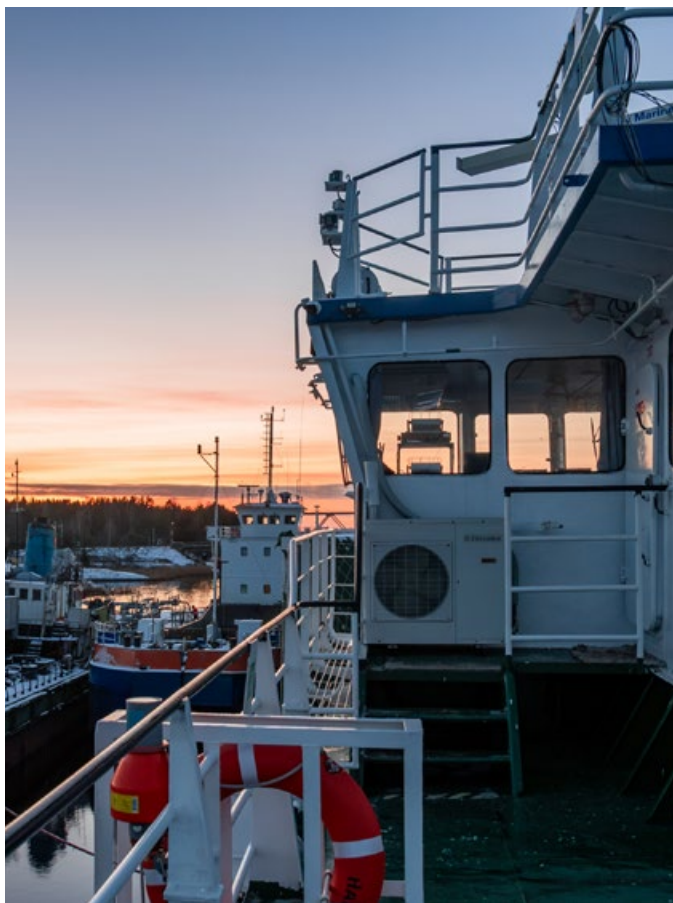
“

Комментарий технического
директора СК «Морвенна»
С. А. Семагина:

«Основная проблема, с которой мы сталкиваемся при ремонте судов, — это дефицит мощностей и отсутствие у большинства судоремонтных заводов возможности выполнить ремонт «под ключ». Нам приходится самостоятельно собирать всю мозаику, привлекая субподрядчиков, работу которых мы закладываем в контракты заранее, хотя это не страхует от рисков срыва сроков ремонта.

Задержка всего от одного подрядчика запускает «эффект домино»: это ведет к срыву графика ремонта, переносу ходовых испытаний и, в итоге, к прямым финансовым потерям из-за штрафов и простаивания судна».





Основной объем работ на этот раз будет выполнен на верфях Севера и Северо-Запада России: в Санкт-Петербурге, Мурманске, Архангельске и Калининграде. Также будут задействованы предприятия в Нижнем Новгороде, Астрахани, Звенигове, Саратове и ряде других городов. Несмотря на существующий на рынке дефицит производственных мощностей и оборудования, компании удастся находить оптимальные решения для размещения своих заказов.

Для снижения расходов и сокращения сроков ремонта СК «Морвенна» привлекает выездные бригады ЗАО «Крансервис», которые выполняют широкий спектр задач: от работ в машинном отделении до корпусных и палубных ремонтов. Такой подход стал уже стандартной практикой компании, доказав свою эффективность в текущих экономических условиях.

«При этом наш собственный контроль становится очень трудозатратным. Мы фактически работаем как генподрядчик, вынуждены одновременно держать в фокусе и завод, и всех привлеченных специалистов, чтобы успеть в срок», — пояснил Юрий Викторович.

Беседа состоялась в редакции журнала «МОРБАЗА»

Фотографии: ООО «СК МОРВЕННА»

СПРАВКА:

Более 60 судов различного назначения находится в оперировании СК «Морвенна». В их число входят баржи-площадки, Ро-Ро-понтонны, буксиры, толкачи и многоцелевые суда. Основные направления деятельности компании включают транспортировку крупногабаритных, тяжеловесных и проектных грузов, буксировочные операции любой сложности, а также полный комплекс сопутствующих логистических услуг. Флот компании активно задействован в шельфовых проектах, дноуглубительных работах и строительстве ГТС в Каспийском, Черном и Балтийском морях, а также на Северном морском пути и Внутренних водных путях.





ВКЛЮЧИТЕ В СВОЙ РАБОЧИЙ ГРАФИК МЕРОПРИЯТИЯ «ПОРТНЬЮС»



Деловой прием

SHIPPING TEAM

28 января 2026 | Санкт-Петербург

IX Конгресс

ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

17-18 февраля 2026 | Москва

III Конференция

ЛОГИСТИКА НАМОРЕ: НЕСТАНДАРТНЫЕ ПОДХОДЫ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРОЕКТОВ

16 марта 2026 | Москва

V Конференция

СУДРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

Сентябрь 2026 | Санкт-Петербург

Конференция

ПОРТОВЫЙ СЕРВИС

Октябрь 2026 | Владивосток



Медиа-группа «ПортНьюс»,
191119, Санкт-Петербург,
ул. Звенигородская, д. 22, офис 405
Тел./факс (812) 570-78-03,
e-mail: snitko@portnews.ru
www.portnews.ru



РЕЗОЛЮЦИЯ ПО ИТОГАМ VIII КОНФЕРЕНЦИИ «РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РОССИИ 2025»

Стареющий флот, инфраструктурные «узкие места», несовершенство нормативной базы и острый кадровый голод — это не просто темы для обсуждения, а реальные барьеры, сдерживающие развитие речных перевозок в России. Именно поиску практических решений этих проблем была посвящена 8-я конференция «Речные перевозки России — 2025», которая собрала профессионалов отрасли в октябре, в Тольятти.

Результатом стал не просто протокол, а детальная резолюция — свод конкретных предложений, адресованный профильным государственным ведомствам. Для наших читателей мы публикуем тезисы этого документа, которые отражают ключевые задачи и инициативы по развитию инфраструктуры, логистики, судостроения и решению кадровых вопросов.

Конференция объединила представителей отрасли: судоходные компании, грузовладельцы (АПК, металлургия, добывающая промышленность), порты, терминалы, логистические операторы, судостроительные предприятия, страховые и юридические фирмы, профильные образовательные организации и другие участники.

2. ПРЕДЛОЖЕНИЯ

По итогам работы сессий, выступлений и дискуссий оргкомитет конференции сформировал перечень предложений от делегатов, адресованных профильным государственным органам.

2.1. РЕЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА:

2.1.1. Уделить внимание соблюдению гарантированных глубин на лимитирующих участках ЕГС, в частности на Нижней Волге (от Волгограда до Астрахани), для прохода судов с осадкой 3,6 м. Это необходимо для обеспечения рентабельности перевозок для судовладельцев и экономической целесообразности для грузовладельцев, в том числе на маршруте МТК «Север — Юг».

2.1.2. Рассмотреть вопрос стратегической модернизации Беломорско-Балтийского канала для прохода судов со следующими габаритами: длина — 141 м, ширина — 17 м, осадка — 4 м. Это позволит создать альтернативный водный путь из Балтийского региона на север и обеспечить полноценную транспортную связь СМП с ЕГС.

2.1.3. Разработать инвестиционные программы государственно-частного партнерства для восстановления причальной инфраструктуры. Участники конференции отметили, что без госсубсидирования модернизация речных портов невозможна и приведет к остановке речного грузопотока.

2.1.4. Обеспечить нормативное финансирование содержания ВВП. Отмечено, что его отсутствие приводит к острому дефициту дноуглубительного флота, нехватке кадров и, как следствие, к несоблюдению



1. О КОНФЕРЕНЦИИ

1-2 октября 2025 г. в Тольятти прошла 8-я конференция «Речные перевозки России — 2025». Организатор — ООО «ВИВА КОНСАЛТ».

В рамках мероприятия состоялись четыре пленарные сессии, которые осветили основные вопросы:

- Развитие речных перевозок, инфраструктуры внутренних водных путей и мультимодальных логистических центров-хабов.
- Грузовая база, экономика перевозок и взаимодействие речного транспорта с железнодорожным.
- Судостроение и модернизация речного флота и флота «река-море».



гарантированных глубин, что снижает рентабельность судоходства.

2.1.5. Интегрировать существующие речные порты в программу развития мультимодальных логистических центров-хабов на ВВП России с возможностью обновления и расширения технической базы.

2.1.6. Проработать с Минпромторгом вопрос о приоритетном размещении особых экономических зон, технопарков и промышленных парков вблизи речных портов, где уже существует транспортная инфраструктура (авто, ж/д, речные маршруты).

В качестве меры стимулирования рассмотреть введение налоговых льгот для предприятий, расположенных в радиусе 10-15 км от портов.

Разработать региональные дорожные карты (программы) по созданию таких зон.

2.2. РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА, ГРУЗОПОТОК И КАДРЫ:

2.2.1. Определить понятия опорной сети внутреннего водного транспорта, сформировать общую стратегическую карту ВВП. Текущая практика создания отдельных карт для подведомственных участков бассейновых администраций не соответствует подходу, реализованному в транспортных стратегиях других видов транспорта, например, железнодорожного.

2.2.2. Разработать программы продления речной навигации, предусматривающие гибкое определение дат ее открытия и закрытия в зависимости от погодных условий в регионах.

2.2.3. Сегодня масштабы и уровень развития железнодорожного транспорта, учитывая сезонность водного, выводят из зоны конкуренции речной транспорт. Этому способствуют, в частности, тарифные скидки от РЖД в период речной навигации.

Необходимо изменить концепцию «конкуренции между видами транспорта» на «конкуренцию между логистическими цепями поставок грузов», создав таким образом экономические предпосылки для развития речных портов и речного транспорта.

Кроме того, необходимо провести оценку удельных показателей железнодорожных перевозок (руб./т/км) до речных и морских портов и уравнивать стоимость этих перевозок с точки зрения удельных показателей.

Рассматривать развитие речного транспорта следует не по остаточному принципу, а во взаимосвязи с другими видами транспорта (как часть мультимодальных цепей), прежде всего как наиболее экологичный и экономически выгодный для грузоотправителя.

2.2.4. Регламентировать простои флота на пограничных при движении в направлении морских портов или рейдовой перевалки: отмечено, что в настоящее время они значительно увеличились с 1-2 (в предыдущие годы) до 4-10 дней (в 2024-2025 гг.).

2.2.5. Пересмотреть порядок пропуска судов через судопропускные сооружения. Отмечено, что с ростом пассажиропотока грузовой флот вынужден простаивать в ожидании шлюзования в среднем 6-9 часов (например, на р. Волге).

2.2.6. Разработать программы субсидирования строительства инфраструктуры под организацию дополнительных мощностей для хранения и перевалки стратегически важной экспортной продукции: зерновых и масличных культур.

2.2.7. Совместно с Министерством сельского хозяйства пересмотреть порядок регионального квотирования зерновых культур.

В 2025 году неравномерное и чрезмерное квотирование привело к потере грузовой базы судоходными компаниями и портами Астрахани, поставив многие из них на грань банкротства.

2.2.8. Учитывая острую нехватку профильных кадров в отрасли, необходимо организовать комплексные образовательные программы по привлечению и удержанию молодых специалистов в отрасли. Программы

должны быть нацелены на специалистов в области судовождения, эксплуатации флота, судостроения и гидротехники.

В качестве ключевых мер предлагается:

- Введение льготных условий поступления в профильные вузы и профессионально-технические образовательные организации;
- Субсидирование жилищных и зарплатных программ;
- Разработка иных мотивационных мер по аналогии с теми, что применяются для привлечения специалистов в IT-сферу.

2.3. СУДОСТРОЕНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ФЛОТА:

2.3.1. Разработать программы экономически выгодного для судоходных компаний строительства типовых линеек судов для работы на ВВП.

2.3.2. Отмечено, что в настоящее время выбытие судов идет интенсивнее, чем их строительство. Восполнить недостающий флот в короткие сроки не представляется возможным по ряду причин: от темпов строительства до финансовой невозможности судовладельцев выплачивать лизинговые платежи. В этих условиях запрет захода «возрастных» судов в морские порты делает работу судоходных компаний еще сложнее. Такие порты, как Ростов-на-Дону, Астрахань, Архангельск, где традиционно работает речной флот, по статусу являются морскими. При этом до открытого моря от них зачастую еще сотни километров, однако судоходные компании уже не могут осуществлять там свою деятельность.

Подобная ситуация подталкивает судоходные компании не к замене флота, а к банкротству, поскольку они не могут оперативно в текущей экономической ситуации заменить флот на новый.

2.3.3. Необходим пересмотр лизинговых моделей. Существующие условия невыгодны для судовладельцев и не учитывают сезонность речного транспорта.

2.4. ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ:

2.4.1. Необходима разработка дополнительного регламента по возврату билетов на пассажирском ВВТ.

Отношения потребителей с перевозчиками, помимо главы 40 Гражданского кодекса РФ и Закона от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», регулируются специальными отраслевыми законами: Воздушным кодексом РФ, Уставом железнодорожного транспорта РФ, Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, Кодексом внутреннего водного транспорта РФ и иными нормативно-правовыми актами Правительства РФ. Исходя из этого, право потребителя отказаться от исполнения договора оказания услуг в сфере транспорта, в отличие от общей нормы, установленной ст. 32 Закона «О защите прав потребителей», на каждом виде транспорта решается индивидуально.

СПРАВОЧНО:

Полная стоимость за проезд и провоз багажа возмещается пассажиру при возврате билета:



- На воздушном транспорте — не позднее чем за 24 часа до окончания установленного в соответствии с федеральными авиационными правилами времени регистрации пассажиров на указанный в билете рейс (п. п. 1 и 2 ст. 108 Воздушного кодекса РФ);
- На железнодорожном транспорте — не позднее чем за 8 часов до отправления поезда (ст. 83 Устава железнодорожного транспорта);
- На автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте — не позднее чем за два часа до отправления транспортного средства (ст. 23 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта).

Пунктами же 36, 37 Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных Минтрансом России от 5 мая 2012 г. № 140, предусмотрено, что пассажир имеет право отказаться от поездки и вернуть приобретенный билет. При этом, при возврате билета до отхода судна (в любое время) пассажиру возвращается плата за проезд и провоз багажа.

В Чувашской Республике с 2022 г. запущены межрегиональные пассажирские перевозки между Чебоксарами и Казанью судами на подводных крыльях «Валдай- 45Р», находящимися в аренде у АО «Чебоксарский речной порт».

Для удобства граждан продажа билетов организована, в том числе онлайн, а для возможности заблаговременного планирования предстоящей поездки билет на межрегиональные рейсы можно приобрести за 14 дней до отправления судна.

Учитывая, что посадка на теплоход начинается за 1 час до отправления, онлайн-продажа билетов прекращается за 2 часа до отправления судна.

Межрегиональные перевозки по маршрутам Чебоксары — Казань, Казань — Чебоксары пользуются большим спросом у граждан, о чем свидетельствует тот факт, что билеты на них раскупают в течение считанных дней после открытия продаж. Однако, несмотря на это, пользуясь вышеприведенными положениями Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, часто встречаются

случаи безосновательного возврата билетов непосредственно перед отходом судна. Это, при наличии большого количества желающих воспользоваться услугами пассажирских перевозок, несет убытки для Общества в виде возврата стоимости билета, при этом лишая других лиц возможности приобрести невостребованные билеты на тот же рейс.

С учетом изложенного и интересов как пассажиров, так и перевозчика, предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в п. 37 Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных Минтрансом России от 5 мая 2012 г. № 140.

В частности, предусмотреть в нем возможность возврата уплаченных средств за проезд и провоз багажа за перевозку водным транспортом при условии, что пассажир уведомил перевозчика об отказе от поездки не позднее чем за 24 часа до отправления судна.

В случае, если пассажир уведомил перевозчика об отказе от поездки с нарушением вышеуказанных сроков, предлагается предусмотреть возможность возврата ему платы за проезд и провоз багажа за перевозку водным транспортом с взысканием неустойки в размере 25% от уплаченной суммы.

Это позволит исключить случаи произвольного

отказа пассажирами от исполнения договора оказания услуг в сфере транспорта, а также предоставит возможность другим заинтересованным пассажирам воспользоваться услугами пассажирских перевозок водным транспортом.

СПРАВОЧНО:
Средний процент возврата билетов на межрегиональных рейсах за навигацию составляет 7,3%.

Коллектив авторов изложенных инициатив надеется на содействие профильных государственных организаций в решении проблем внутреннего водного транспорта, а также на укрепление сотрудничества между государственными органами и представителями бизнеса в развитии сообщения и инфраструктуры на внутренних водных путях России.

По тезисам резолюции Оргкомитета VIII конференции
«Речные перевозки России 2025»

Фотографии: ООО «ВИВА КОНСАЛТ»



WWW.INOK-TM.COM

- ▶ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МЕНЕДЖМЕНТ
- ▶ УПРАВЛЕНИЕ СУДОВЫМИ ЭКИПАЖАМИ
- ▶ КОНТРОЛЬ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

УПРАВЛЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТЬЮ • ОХРАНА ТРУДА • РЕГИСТРАЦИЯ СУДОВ • МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ ФЛОТА • ТЕХНИЧЕСКИЙ АУДИТ

**ПРИГЛАШАЕМ КОМАНДНЫЙ И РЯДОВОЙ СОСТАВ
К ТРУДОУСТРОЙСТВУ НА СУДА КОМПАНИИ! CV@INOK-TM.COM**



SECRETARY@INOK-TM.COM

г. Санкт-Петербург, Наб. реки Фонтанки, 161

+7 (812) 401-9920

+7 (812) 449-1791



Приглашаем принять участие в конференциях компании **"ВИВА КОНСАЛТ"** 1-го полугодия 2026 года

ФЕВРАЛЬ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

**SHIPPINGRU:
КОНТЕЙНЕРЫ**

АПРЕЛЬ

АСТРАХАНЬ

**ТРАНСПОРТНАЯ
ЛОГИСТИКА
КАСПИЙСКОГО
РЕГИОНА**

МАЙ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ШИППИНГ-ВОЯЖ

ИЮНЬ

НИЖНИЙ НОВГОРОД

СУДОСТРОЕНИЕРУ

**ИЮНЬ-
ИЮЛЬ**

ПЕТРОЗАВОДСК

**ТРАНСПОРТНО-
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ
"КУРС НА РУССКИЙ
СЕВЕР"**

Более подробную информацию о мероприятиях можно найти на сайте организаторов **vivaconsult.ru**



+7 958 197 75 03



@VIVACONSULTRU



info@vivaconsult.ru



20 ЛЕТ
НА РЫНКЕ

- ☼ **СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕКОНСТРУКЦИЯ:**
причалы, мосты, набережные
- ☼ **БУКСИРОВКИ НЕГАБАРИТНЫХ ОБЪЕКТОВ**
по ВВП
- ☼ **ИНЕРТНЫЕ И НЕРУДНЫЕ ГРУЗЫ:**
поставка, перевозки
- ☼ **ДНОУГЛУБЛЕНИЕ,**
забивка и демонтаж шпунта
- ☼ **ВОДОЛАЗНЫЕ РАБОТЫ,**
выполнение подводно-
технических задач
- ☼ **УТИЛИЗАЦИЯ:**
вывоз грунта,
очистка русел рек



📍 Московская обл., г. Жуковский,
ул. Наркомвод 4а,
Причал Кратово

☎ +7 (985) 922-31-93 / +7 (915) 064-80-72

✉ NERUDOV1@YANDEX.RU

Системы берегового и портовой

КОМПОНЕНТЫ СИСТЕМЫ

1 Кабельный барабан с приводом для подключения судна к береговому электроснабжению

- Длина кабеля: стандартная: 55 м, полезная: ~35 м
- Стандартные размеры контейнера: 12032 мм x 2352 мм x 2690 мм
- Номинальное напряжение: 6,6 кВ
- Выходное напряжение: 6,6 / 0,44 кВ
- Передаваемая мощность: до 7,5 МВА



Возможно изготовление в контейнерном типе

2 Береговая электрическая колонка с розетками для подключения кабелей

- Соответствует стандартам для берегового питания: IEC / ISO / IEEE 80005-1, IEC 80005-3, JTS155
- Стандартные розетки берегового питания
- Внешние размеры и исполнение (вертикальная / горизонтальная установка) могут быть изменены индивидуально
- Доступна надземная и подземная установка



3 Щит 6,6 кВ / 3 МВА с 1 розеткой. Стандарт IEC 80005-1



4 Щит 440 В. Стандарт IEC 80005-3



- Номинальное напряжение: 11 кВ / 6,6 кВ / 440 В / 380 В
- Номинальный ток (розетка): 350 А / (250 А @JTS155)
- Частота: 60 Гц / 50 Гц
- Степень защиты: IP66
- Материал корпуса: SS 316 (морская нержавеющая сталь)
- Ввод кабеля: снизу / сзади
- Механический замок: KIRKLOCK: для колонок среднего и высокого напряжения
- Оптический разъем: 1x4 канала 62,5 / 125 мкм (другие типы – по требованию)

электропитания судов инфраструктуры



5

Телескопическая стрела BOOM для судов типа Ro-Ro и паромов

- Соответствует стандартам IEC80005-1 / IEC80005-3 / JTS155 в части систем управления кабелями
- Высота основания регулируется, подходит для судов разных размеров
- Поворотный и телескопический механизм для различных расстояний между судном и берегом
- Телескопический механизм для различной высоты подачи кабеля
- Оснащена барабанами с кабелями
- Подключение кабелей среднего и низкого напряжения
- Установка стационарно на берегу, ходовой механизм – опционально

6

Быстроподключаемые вилки и розетки

- Напряжение: 1 кВ, 6 кВ, до 12 кВ
- Соответствует стандартам GB/T30845 и EC62613
- Номинальный ток: 320 А, 350 А
- Номинальное напряжение: 3,3 кВ, 7,2 кВ, 12 кВ
- Класс защиты: IP 55, IP 66



От 6 до 12 кВ



До 1 кВ

ПРЕИМУЩЕСТВА

- ✓ Быстрое и безопасное подключение к береговой сети
- ✓ Сокращение трудозатрат на подключение
- ✓ Полная автоматизация процесса подключения
- ✓ Снижение себестоимости грузоперевозок
- ✓ Снижение вредных выбросов в атмосферу
- ✓ Увеличение ресурса судовых энергоустановок
- ✓ Сокращение количества регламентных ТО двигателей и генераторов
- ✓ Увеличение срока службы оборудования
- ✓ Снижение шума в порту и окрестностях, в т. ч. при шлюзовании
- ✓ Зарядка АКБ гибридных и электрических судов
- ✓ Возможность удаленного управления портовым оборудованием



www.revoool.ru

zakaz@g2e.ru

+7 (4852) 640767



«БОЛЬШЕ, ЧЕМ КЛАСС». АНАЛИТИКА РЫНКА МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ ОТ РС



Мостовщиков Дмитрий Сергеевич

Начальник аналитического отдела Главного управления Регистра.

Наряду с уже ставшими традиционными направлениями деятельности в сфере обеспечения безопасности мореплавания, ФГУ «Российский морской регистр судоходства» (РС, Регистр) диверсифицировал свою деятельность и приступил к освоению нового сегмента в области аналитики динамично развивающегося рынка морской индустрии.

К настоящему моменту организация уже шагнула за рамки классификации и активно движется в русле концепции «Больше, чем класс», которая представляется наиболее актуальной в текущих условиях рынка и полезной для морской отрасли.

Современная морская индустрия — это консолидация научных разработок и последующее их внедрение в промышленно-технологическое производство. Обзор и анализ аналитиками РС состояния рынков судоходства и судостроения, оценка грузопотоков, исследования по определению потребности в гражданской морской технике, а также сбор данных о фрахтовых ставках и другой финансово-экономической деятельности флота — все это служит предпосылкой и ориентиром для рационального выбора направлений развития судостроительных производств. Аналитика рынка морской индустрии позволяет собрать и переработать данные из дифференцированных источников, преобразовав их в понятную и удобную аналитику, а также дать объективную оценку параметрам перспективных типов судов и морской техники, на создание которой ориентируется отечественная судостроительная промышленность.

Кроме того, деятельность аналитиков позволяет идентифицировать «слабые места», строить гипотезы по их улучшению и просчитывать финансовый эффект. Результаты такой работы позволяют определить возможные ниши для судостроения на мировом рынке, а также сосредоточить научные силы и средства на наиболее перспективных направлениях в области создания новых объектов морской техники.

По информации Регистра, аналогичными работами уже активно занимаются за рубежом. Большое количество различных организаций, фирм и научно-исследовательских институтов, таких как Организация

экономического сотрудничества и развития (OECD), ассоциации западноевропейских, южно-корейских и японских судостроителей, компании Fearnleys, Drewry, Lloyd, Fairplay, Ocean Cons., Clarkson, немецкий институт «Shipping Economics and Logistics», международное аналитическое агентство «BRS» и ряд других организаций занимаются мониторингом мировых достижений в области судостроения, прогнозированием его развития, а также оценкой конъюнктуры мирового рынка морской техники и судоходства.

В настоящее время комплексными исследованиями состояния и перспектив развития мирового, а также отечественного судостроения и судоходства системно не занимается ни одна из отечественных профильных организаций морской промышленности. Чтобы восполнить этот пробел, Регистр по поручению Минтранса России с 2024 года приступил к выполнению работ по анализу сведений, размещенных на регулярно обновляемых зарубежных интернет-площадках аналитических агентств и в отечественных источниках информации. В этой связи в составе «Научно-аналитического управления» Главного управления Регистра был создан Аналитический отдел. Отдел возглавил Дмитрий Сергеевич Мостовщиков.

**Журнал
«РС Аналитика» №1.**



Цель создания Аналитического отдела — формирование структурной единицы для решения поставленных перед Регистром задач по сбору, обработке и предоставлению Минтрансу России достоверных статистических сведений. В первую очередь это касается таких ключевых показателей работы, как грузооборот морского и внутреннего водного транспорта и портов, сведения о погрузочно-разгрузочной деятельности, мощности морских портов и протяженности внутренних водных путей и т. д.

В этой связи аналитиками РС было налажено тесное взаимодействие с администрациями морских портов, бассейновых управлений, «Росморпортом» и другими подведомственными Минтрансу России структурами. На сегодняшний день отдел выполняет функцию интегратора, где полученные данные от вышеупомянутых организаций консолидируются, обрабатываются, верифицируются и направляются в Минтранс России.

В перечень задач для аналитиков РС вошли следующие виды деятельности:

- Аналитические исследования в области международных грузоперевозок на морском транспорте.
- Оценка перспектив развития отечественного и зарубежного судоходства и судостроения.
- Анализ спроса на судостроительную продукцию и ее отдельные сегменты.
- Мониторинг стоимостных показателей отрасли, включая сбор и обработку актуальных данных по фрахтовым ставкам в зарубежных и отечественных портах.
- Перспективные форсайт-исследования, направленные на выполнение прогнозов и тенденций в международной морской индустрии и многие другие исследования в области судоходства и судостроения.

Для подготовки и выпуска научно-аналитического журнала «РС Аналитика» в качестве источников получения достоверной статистической информации используются и верифицируются данные авторитетных зарубежных информационных ресурсов, таких как Fearnleys, Drewry, Lloyd, Fairplay, Ocean Cons.,

Clarkson, немецкий институт «Shipping Economics and Logistics», международное аналитическое агентство BRS и многие другие маркетинговые и информационно-аналитические ресурсы.

Сегодня Регистр готов предложить свои квалификацию и опыт для поиска решений и ответов на вызовы, стоящие перед морской индустрией, а также для внедрения технических и технологических инициатив через глубокий научно-аналитический отраслевой консалтинг. При этом, в отличие от аналитических агентств, Регистр на безвозмездной основе предоставляет клиентам РС информацию о влиянии волатильности рынка на акции, валюту и, соответственно, товары и сырье.

Результаты исследований Регистра публикуются в журнале «РС Аналитика», который содержит информационно-аналитические и статистические сведения и включает следующие разделы:

- Аналитика состояния и перспективы развития мирового рынка морских грузоперевозок.
- Аналитика структуры торгового флота.
- Аналитика состояния и перспектив развития мирового судостроительного рынка.
- Аналитика основных регионов мирового судостроительного рынка.
- Анализ фрахтовых ставок.
- Статистические данные о результатах проверок судов органами государственного портового контроля.

Ниже приведена выдержка из выпуска №1 информационно-аналитического журнала «РС Аналитика», посвященного мировому рынку грузоперевозок на морском транспорте и перспективам его развития.

Прошедший 2024 год характеризуется продолжающимся восстановлением мирового объема морских грузоперевозок после незначительного сокращения в 2022 г. В 2024 г. совокупный грузооборот достиг 12617 млн т, увеличившись за год на 2,4% (Диаграмма 1).

Рост обусловлен оживлением мировой экономики, а также увеличением спроса на основных сырьевых рынках, вызванный перенаправлением маршрутов торгового флота из-за дезорганизации перевозок в Красном море и понижения уровня воды в Панамском канале, что привело к переориентации судов и потоков морских перевозок на более продолжительные маршруты.

По показателю в тонно-милях (показатель морских перевозок с поправкой на их дальность) объемы перевозок росли быстрее, чем по показателю в тоннах.

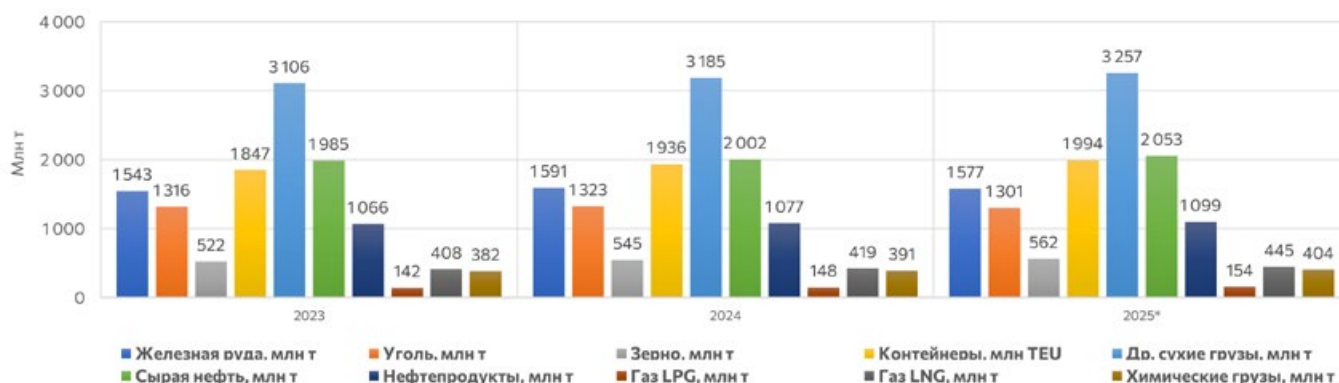


Диаграмма 1. Динамика мировой торговли основными видами грузов (в тоннах).

Источник: Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints.

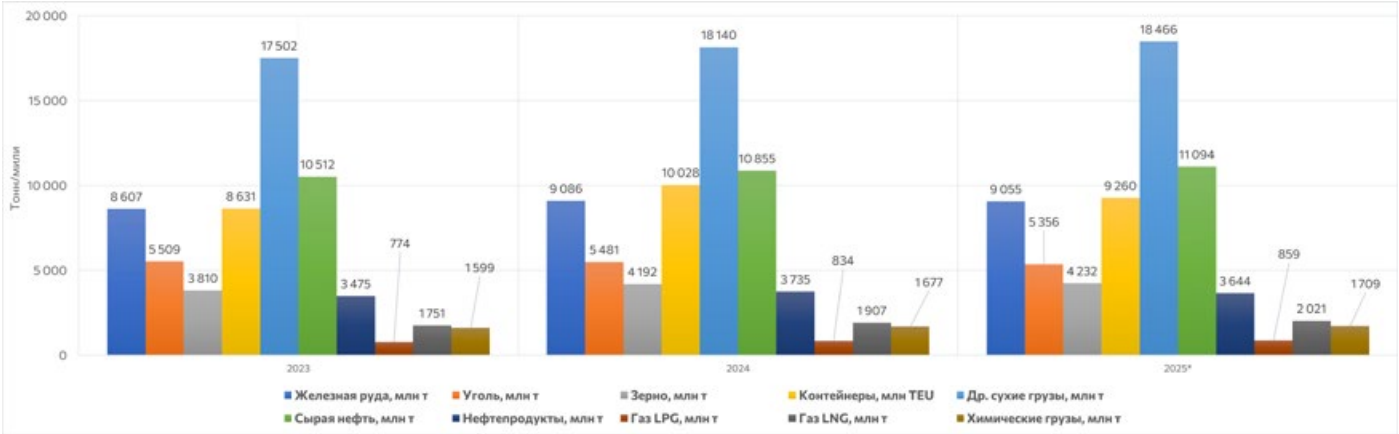


Диаграмма 2. Динамика мировой торговли основными видами грузов (в тонно-миллях).
 Источник: Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints.

Согласно статистическим данным, в 2024 году совокупный объем перевозок достиг 65935 млрд тонно-миль, что на 5,8% больше, чем в 2023 году (Диаграмма 2).

В среднем дальность перевозок возросла с 4675 миль в 2000 году до 5186 миль в 2024 году, что соответствует приросту в 10%. Это обусловлено прежде всего исторически сложившейся моделью экономики и торговли, когда развивающиеся страны в основном экспортировали сырье в развитые регионы мира.

За прошедший 2024 год наибольший прирост в мировой торговле показали следующие типы грузов: уголь, сжиженный нефтяной газ, железная руда, сжиженный природный газ и контейнерные перевозки (Таблица 1; Диаграмма 3).

В среднесрочной перспективе ожидается, что в период 2025–2029 годов объемы морских перевозок будут расти в среднем на 2,4% в год, а рост контейнерных перевозок, по прогнозам специалистов, составит 2,7% (Диаграмма 4).

Прогнозы роста подкрепляются тенденциями в мировой экономике, некоторым ослаблением неблагоприятных экономических факторов, таких как инфляция и умеренное увеличение экспорта некоторыми поставщиками сжиженного природного газа, включая Российскую Федерацию и Соединенные Штаты Америки. Кроме того, рост будут стимулировать такие факторы, как технический прогресс, переход на более чистую энергию, развитие инфраструктуры

и увеличение экспорта странами АТР (особенно в технологическом секторе экономики), а также рост ВВП некоторых стран азиатского региона. В среднесрочной перспективе рост будет зависеть от того, как будут развиваться риски ухудшения положения. К их числу относятся возросшая геополитическая напряженность и сохраняющиеся факторы экономической неопределенности. Например, возникшие ограничения судоходства в Черном море вынудили Египет закупать зерно в Бразилии и Соединенных Штатах, тогда как годом ранее данный товар закупался на Украине, а поставки нефтепродуктов из России были переориентированы с Европы на Китай и Индию.

Помимо вышеупомянутых исследований аналитики РС осуществляют мониторинг фраховых ставок для перевозок различных грузов и разрабатывают прогноз их динамики, позволяющий оценить перспективные объемы затрат, связанные с расходами на транспортировку грузов.

Для судовладельцев прогноз фраховых ставок может служить ориентиром для построения логистических цепочек перевозки различных видов

Вид груза	Прирост, %	Факторы роста
Уголь	0,3	Продолжающийся энергетический кризис, уголь как альтернативный вид энергии.
Сжиженный нефтяной газ (СНГ)	3,8	Высокий спрос на экологически чистые источники энергии; рост промышленной активности в Азии и других развивающихся регионах.
Железная руда	4,4	Устойчивый спрос со стороны сталелитейного сектора, особенно в Китае и других быстроразвивающихся странах.
Сжиженный природный газ (СПГ)	3,0	Значительная потребность в СПГ в промышленном сегменте и транспорте.
Сухие грузы (кроме лесных грузов и металла)	0,9	Замедление темпов строительства и производственной деятельности на ключевых рынках в сочетании с логистическими проблемами.
Контейнеры	3,5	Перенаправление грузов по альтернативным маршрутам.

Таблица 1. Годовой прирост морских перевозок по основным видам грузов в 2024 году.
 Источник: UNCTAD, Clarksons Research Services and MDS Transmodal for TEU.

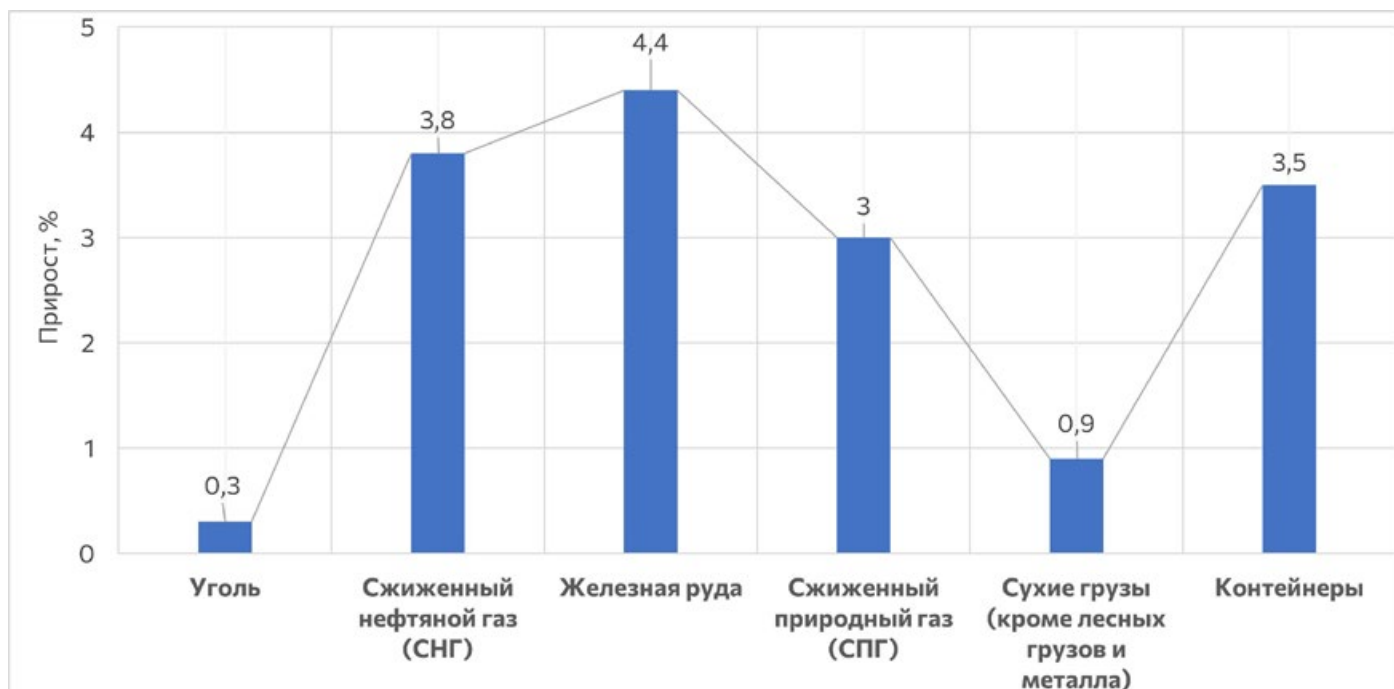


Диаграмма 3. Годовой прирост транспортировки некоторых торговых грузов морским транспортом за 2024 год.
Источник: UNCTAD, Clarksons Research Services and MDS Transmodal for TEU.

грузов, а также для оценки потребности в перспективных типоразмерах судов. Также анализ фрахтовых ставок, выполняемый Регистром, позволяет судовладельцам прогнозировать маржинальность при перевозке грузов, выстраивать экономически эффективные маршруты следования с наименьшими издержками на логистику, прогнозировать изменения в номенклатуре и объемах перевозимых грузов и т.д. (Таблица 2; Диаграмма 5).

Для подготовки аналитических материалов в части сбора и обработки информации по фрахтовым ставкам в качестве источника информации используется регулярно обновляемый рыночный отчет «Kraken Daily Market Report» и другие зарубежные и отечественные ресурсы. Эти источники содержат данные о ценах, объемах торгов, волатильности и другие важные показатели, представляющие интерес для крупных судовладельцев, грузоотправителей, брокеров, страховых компаний, и других заинтересованных сторон.

Еще одним направлением деятельности Аналитического отдела РС является исследование активности



Paris MoU



Логотипы Токийского, Парижского и Черноморского меморандумов.

портов Российской Федерации в отношении осмотров иностранных и российских судов, а также анализ информации об инспектировании российских судов в иностранных портах.

В силу своего географического положения Российская Федерация участвует в трех региональных соглашениях о государственном портовом контроле: Парижском, Токийском и Черноморском меморандумах. Порты Российской Федерации, открытые для захода иностранных судов, отнесены по своему географическому положению к одному из трех меморандумов.

По результатам 2024 г. доля инспекций с замечаниями составила около 81%. Уровень задержаний судов под Государственным флагом Российской Федерации в иностранных портах в том же году составил 0,89%.

Максимальный уровень инспекций российских судов с несоответствиями зарегистрирован в портах государств Токийского меморандума, составив по итогам 2024 года 97%. Минимальный же уровень инспекций российских судов с замечаниями зарегистрирован в портах Средиземноморского меморандума (65%).

Наибольшее количество задержаний судов, плавающих под Государственным флагом Российской

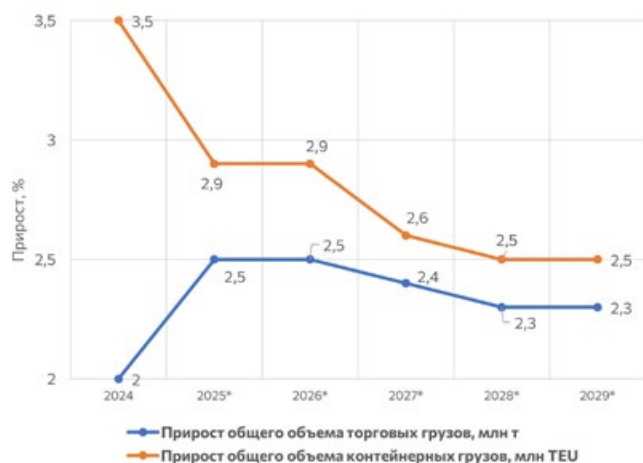


Диаграмма 4. Прогноз развития международной морской торговли. Источник: Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints

\$/т	04.07.2025	11.07.2025	18.07.2025	25.07.2025	01.08.2025	08.08.2025
Уголь Усть-Луга – Западное побережье Индии (суда 75 тыс. т)	35,5	37,5	40,5	40	39	39
Уголь Усть-Луга – Китай (суда 75 тыс. т)	38,5	42	45	44	43	43
Уголь Усть-Луга – Китай (суда 160 тыс. т)	27,5	28,5	30,5	31,5	31,5	32
Уголь Тамань – Западное побережье Индии (суда 75 тыс. т)	28,5	29,5	33	32	31,5	31,5
Уголь Усть-Луга – Турция (Искендерун, суда 75 тыс. т)	18	20,5	22,5	22	20,5	21
Уголь Тамань – Турция (Искендерун, суда 75 тыс. т)	13	13,5	16	15	14	14
Уголь Мурманск – Китай (суда 75 тыс. т)	41,5	44,5	48	46,5	46	46,5
Уголь Восточный – Южная Корея (суда 75 тыс. т)	8	8	9	8,5	8	8
Уголь Восточный – Северный Китай (суда 75 тыс. т)	8,5	8,5	9,5	9	8,5	9
Уголь Находка – Северный Китай (Искендерун, суда 30 тыс. т)	13	13	14,5	14,5	14	14
Уголь Восточный – Южный Китай (суда 75 тыс. т)	10	10	11	10,5	9,5	10

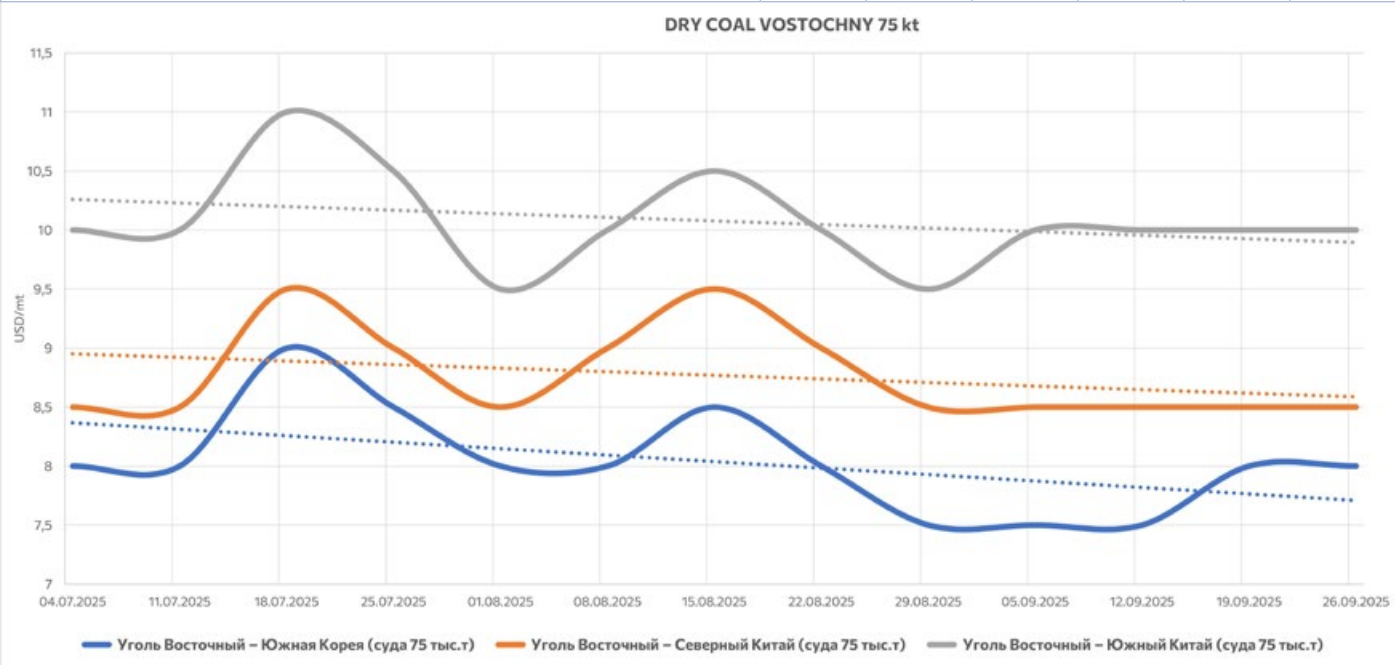


Таблица 2. Диаграмма 5. Анализ фрахтовых ставок, выполняемый Регистром.
 Источник: Barry Rogliano Salles. Shipping and Shipbuilding Markets. Annual Review 2025.

Федерации, зарегистрировано в портах Токийского меморандума (2,6%). Задержания российских судов в портах других меморандумов не превышают 1,3% от количества проведенных инспекций.

Аналитиками РС проводится работа по анализу статистических данных, публикуемых меморандумами, с целью определения категорий несоответствий, идентифицированных по результатам проверок (Диаграмма 6).

Аналитика статистических данных позволяет Регистру выделить категории несоответствий объектов технического наблюдения, на которые необходимо сфокусировать внимание как инспектора РС, так и судовладельца для целей снижения рисков выявления несоответствий

на судне портовыми властями. Результатом аналитической работы в Регистре является повышение компетенции инспекторов РС, выполняющих освидетельствования, улучшение технического состояния объектов технического наблюдения РС и, как результат, снижение риска задержаний судов портовыми властями.

За период 2024–2025 гг. аналитиками РС были выявлены следующие категории несоответствий к объектам технического наблюдения, требующие особого внимания: пожарная безопасность, спасательные средства, безопасность мореплавания, грузовая марка, условия труда и быта, предотвращение загрязнения окружающей среды и другие (Диаграмма 7).

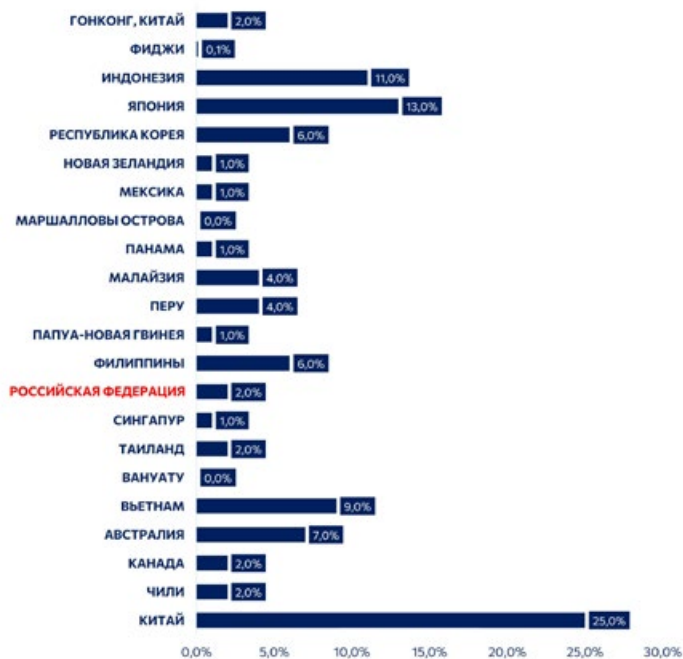


Диаграмма 6. Статистика проверок PSC.
Tokyo MoU, Annual Report on Port State Control
in the Asia-Pacific Region, 2024.

В дальнейшем специалисты Регистра продолжают исследования в области морской индустрии. Круг задач и научных изысканий планируется постепенно расширять с учетом меняющейся конъюнктуры рынка, что в перспективе станет опорой для принятия взвешенных управленческих решений в области строительства перспективных судов и морских плавучих сооружений. Опираясь на исследования, проводимые аналитиками РС, можно будет объективно оценивать ситуацию в морской индустрии, ориентироваться в макроэкономических процессах и тенденциях, происходящих в судоходстве и судостроении.

Результаты выполненных исследований позволят оперативно принимать меры воздействия, направленные на изменение ситуации в отрасли и своевременно реагировать на возникновение негативных явлений, а также рационально и обоснованно использовать финансовый и человеческий ресурс, применяя его с наибольшей эффективностью на наиболее значимых и экономически привлекательных направлениях.

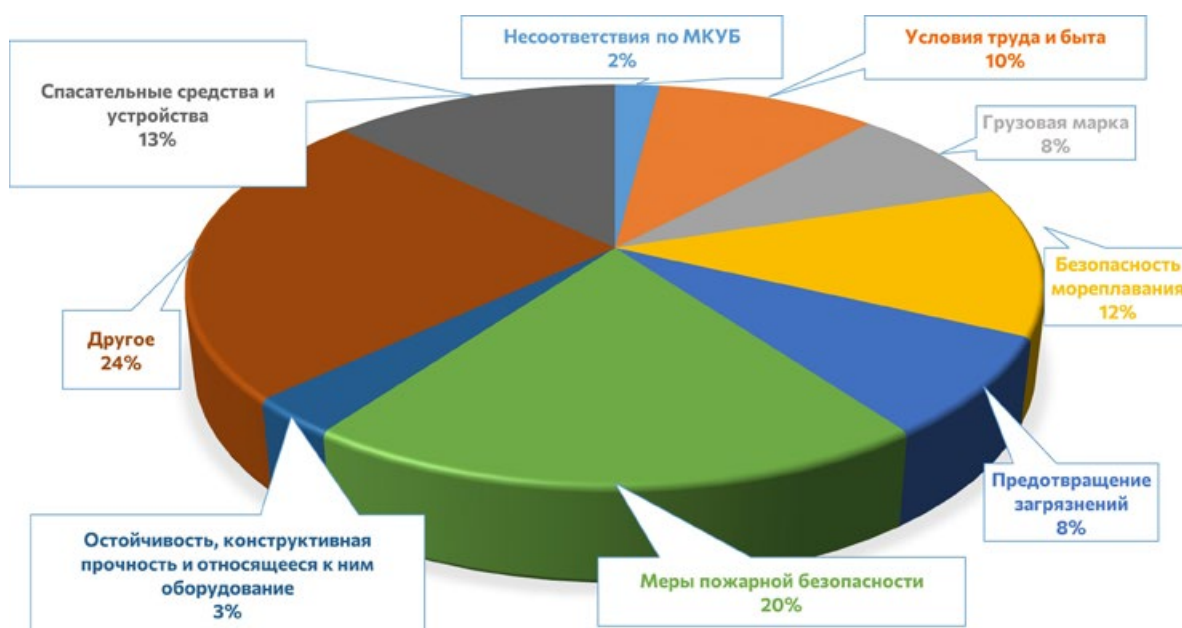


Диаграмма 7. Категории несоответствий на судах. Источник: Tokyo MoU, Annual Report on Port State Control in the Asia-Pacific Region, 2024.



АНАЛИТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ:

- Позволяют выявить закономерности, тенденции и факторы, влияющие на изменения происходящие в морской индустрии;
- Позволяют определить конкретную проблему или ряд проблем и пути их дальнейшего решения;
- Предлагают ряд альтернативных решений для устранения проблем возникших под влиянием различных факторов;
- Способствуют нахождению рационального решения возникшей проблемы;
- Способствуют объективному определению рисков и их влияния;
- Повышают вероятность успеха;
- Позволяют объективно оценить затрачиваемые ресурсы для достижения конечной цели.

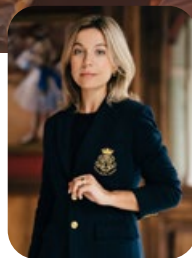
ПОТЕНЦИАЛ РАЗВИТИЯ АТОМНОГО КОММЕРЧЕСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ



ЭКСПЕРТ:

Чуй Станислав Анатольевич

Руководитель направления по судостроению и атомной промышленности.



БЕСЕДУ ВЕЛА:

Яцентюк Татьяна Викторовна

Главный редактор журнала «МОРБАЗА», Начальник отдела аренды и продажи флота холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС».

В новых геополитических условиях, показавших ключевое влияние морских перевозок на доступ к рынкам, с учетом текущих возможностей отечественного судостроения, можно сделать вывод, что в стратегической перспективе атомное крупнотоннажное судостроение может стать базисом развития судостроительной промышленности, экономики страны в целом, в т. ч. решать задачи в части обеспечения национальных интересов и стабильности государства, развития морского потенциала и морской деятельности России.

На вопросы «МОРБАЗЫ» о перспективах строительства гражданских судов и многом другом на тему атомного судостроения отвечает Станислав Чуй, руководитель направления по судостроению и атомной промышленности одного из ведущих промышленных холдингов, профессионал в вопросах эксплуатации и ремонта судовых ядерных энергетических установок, имеющий соответствующее высшее образование и обширный опыт эксплуатации.

— **Станислав Анатольевич, Вы прошли путь от лейтенанта плавсостава по управлению ядерной энергетической установкой (ЯЭУ) атомной подводной лодки до генерал-лейтенанта начальника главка Спецстроя России по сооружению объектов ядерно-оружейного комплекса, директора департамента АО «ОСК» по производственной системе судостроения, директора Департамента судостроительной промышленности РФ, советника Министра промышленности и торговли РФ. Кроме того, Вы стояли у истоков создания первой плавучей ПАТЭС «Академик Ломоносов», принимали участие в подготовке материалов для Морской коллегии (2007 г.) «О стратегии развития гражданского атомного судостроения в Росатоме», были руководителем научной проектно-конструкторской экспедиции в Арктике на борту АЛВ «Севморпуть» по проекту «Цифровое судно» под научным руководством профессора Боровкова А. И. (СПбПУ Петра Великого). Ваши регалии стоят на одном уровне с Вашим глубоким и разносторонним образованием. Исходя из этого расскажите, что, на Ваш взгляд, является актуальным вектором российского судостроения?**

— Этот вектор уже задан на самом высоком уровне.

За последний год в отрасли был принят ряд ключевых стратегических решений. В целях повышения эффективности проведения национальной морской политики и осуществления морской деятельности, в августе 2024 года при Президенте России образована Морская коллегия Российской Федерации. В декабре 2024 года Минпромторгом России принят «Перспективный план строительства гражданских судов до 2035 года», в мае текущего 2025 года Распоряжением Правительства РФ утверждена актуализированная «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнюю перспективу до 2050 года». Наконец, в августе на совещании коллегии ВПК Президентом России В. В. Путиным выданы поручения по модернизации и долгосрочному развитию судостроительной промышленности, в т.ч. по разработке и принятию Федерального Закона «О Судостроении», создании Национального центра судостроения.

— **И какова доля гражданского атомного судостроения в количестве судов и доле стоимости?**

— В настоящее время программа строительства гражданских судов в России насчитывает 477 единиц на общую сумму 2,2 трлн руб., которые строятся и планируются к закладке на 82 верфях. Из них девять единиц — это крупнотоннажные суда с ядерной энергетической установкой. Они составляют 2% от общего числа, но на них приходится весомая доля в 34% от всей стоимости программы до 2027 года. Давайте проанализируем сложившуюся ситуацию.

Диаграммы 2.1. и 2.2. показывают, что массовый сегмент гражданского судостроения — среднетоннажные

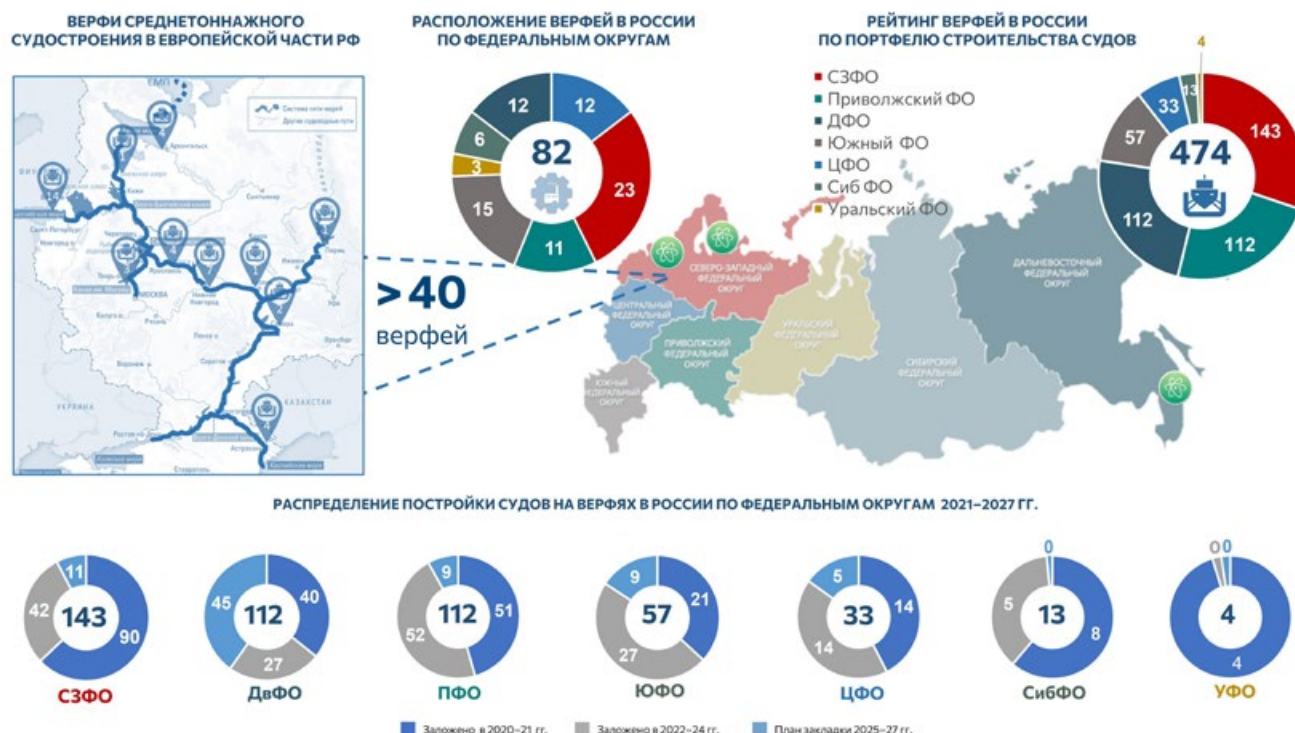


Диаграмма 1. Программа гражданского судостроения в России 2021–2027 гг. Рейтинг по территориальному распределению.



Диаграммы 2.1., 2.2. Текущая программа строительства судов до 2027 года.

суда — является маломаржинальным. Он не может стать основой для вывода отрасли из кризиса и создания конкуренции на мировом рынке судостроения. Кроме того, среднетоннажные суда по сравнению с крупнотоннажным флотом оказывают меньшее влияние на развитие экономики и по большей части служат инструментом обеспечения морской деятельности.

— А что говорит статистика судостроения в Китае?

— В 2024 году в КНР было построено судов общим дедвейтом 48 млн тонн, что составило 56 % от мирового объема. Портфель судостроительных заказов китайских судовладельцев за тот же год превысил 123 млрд долл. (9,8 трлн руб.) и включил: 526 танкеров (на 27,4 млрд долл.), 430 балкеров (на 17,7 млрд долл.), 298 контейнеровозов (на 46 млрд долл.) — данные представлены на Диаграмме 3.



Диаграмма 3. Программа судостроения КНР.

Следует отметить растущую активность Китая в строительстве арктического флота. Так, в планах КНР — создание флотилии для Арктики и Антарктики, а также достижение технологического доминирования в Арктике к 2035 году.

Китай сохраняет безусловное мировое лидерство в судостроении. Мощности китайских верфей существенно превосходят американские. Китай способен строить суда общим тоннажем 33,2 млн тонн в год против 0,1 млн тонн у США. Южная Корея занимает второе место, однако в 2024 году она получила заказы лишь на 250 новых судов, что стало для нее минимальным показателем за последние восемь лет.

— Общеизвестно, что крупнотоннажное судостроение является основой для развития судостроительной отрасли и по своим мультипликативным эффектам оказывает существенное влияние на развитие экономики страны в целом, а также составляет основу международной логистики. Как сочетаются планы российского судостроения с экономическими возможностями страны?

— Проанализируем «Перспективный план строительства гражданских судов до 2035 года», принятый Минпромторгом России в декабре 2024 года. Он предполагает строительство 2 тыс. судов на общую сумму порядка 9,1 трлн руб., из которых 1,3 трлн руб. — бюджетное финансирование. Запланированное к постройке количество крупнотоннажных судов (78 единиц) в 2 раза ниже реальной потребности отечественной экономики. Для сравнения: судостроительная программа Китая только в сегменте крупнотоннажных судов до 2035 года оценивается в 120 трлн руб. (1240 единиц). Если соотнести эти программы

с ВВП стран, разница становится еще нагляднее: 0,33% у Китая против 0,15% у России. Как итог, сегодня доля отечественного судостроения на мировом рынке составляет порядка 1,5% (Диаграмма 4).



Диаграмма 4. «Перспективный план судостроения в РФ до 2035 г.»

С точки зрения импортозамещения у судов с ЯЭУ есть ключевое преимущество: они практически не имеют критических проблем. Этого нельзя сказать о крупнотоннажном флоте с традиционными силовыми установками, поскольку создание отечественных судовых двигателей большой мощности на базе ГДГ 7-10 МВт — это сложная и долгосрочная задача.

Важность крупнотоннажного сегмента подтверждают и цифры из «Перспективного плана судостроения до 2035 года» (Диаграммы 5.1., 5.2.): из 2 тыс. судов общей стоимостью 9,2 трлн руб. на крупнотоннажное судостроение приходится чуть более 70 единиц стоимостью 5,3 трлн руб., — это порядка 60% от бюджета всего Плана.

— **Мировая морская логистика сейчас переживает коренную перестройку. Как, по-вашему, эти изменения влияют непосредственно на атомное судостроение?**

— Морская логистика с 2020 года действительно находится в зоне турбулентности. Это подтверждают и «американские горки» тарифов, и появление более длинных маршрутов из-за геополитических кризисов, подобных ситуации в Красном море. Все это приводит к структурным изменениям, которые кардинально меняют саму модель логистического рынка. Именно в этих условиях развитие атомного судостроения может дать существенные преимущества — предсказуемость, эффективность и стабильность в долгосрочном планировании.

— **А как Вы вкратце охарактеризуете итоги сложившегося кризиса?**

• — Во-первых, увеличились сроки и стоимость доставки. Появление новых, более длинных логистических маршрутов привело к увеличению сроков доставки в среднем на 25 суток. Это, в свою очередь, вызвало рост затрат на топливо. А это существенный фактор, ведь на топливо приходится около 20% себестоимости морской перевозки.

• Во-вторых, мы видим стремительную динамику изменения стоимости перевозок. Тарифы стали абсолютно непредсказуемыми. «Американские

горки», когда стоимость может взлететь в пять раз, а затем упасть в три, стали новой нормой. Например, стоимость доставки контейнера (TEU) по маршруту Шанхай — Москва с ноября по декабрь 2022 года взлетела с 3 до 12 тыс. долл. Затем к октябрю 2023 года она упала до 4 тыс. долл., а всего через 10 месяцев снова выросла вдвое (до 8 тыс. долл.).

• В-третьих — это рост конечной стоимости товаров. Рост тарифов напрямую ведет к удорожанию конечных товаров для потребителя. Более того, для целой группы товаров стоимость доставки уже превышает стоимость самой продукции. Это ставит под угрозу доступность базовых продуктов и создает серьезные социальные риски.

• В-четвертых, возрастают логистические риски в связи с увеличением расстояния: чем длиннее маршрут, тем больше вероятность возникновения непредвиденных обстоятельств в пути.

— **Вероятно, новая роль Северного морского пути может быть крайне полезной в сложившейся ситуации?**

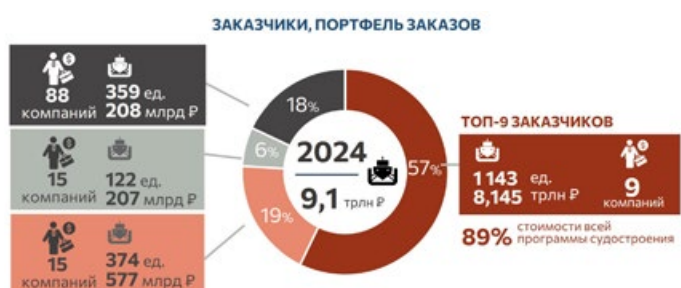
Все перечисленные кризисы ведут к росту актуальности Северного морского пути. Благодаря своим преимуществам в части безопасности и расстояния, он может взять на себя новую роль. Для России это означает:

- Формирование нового экспортного потока из РФ в Азию;
- «Расшивка» узкого места Транссиба для доступа российских регионов к рынкам Азии;
- Развитие регионов России за счет экспорта товаров на рынки Азии;
- Обеспечение более безопасного и предсказуемого транзита между Европой и Азией;
- Независимость от тарифной политики на Южном морском пути.

Морские перевозки — это не просто самый дешевый, но и стратегически важный вид транспорта. Достаточно сказать, что морем перевозится 80% мирового товаро-

ТОП-9 ЗАКАЗЧИКОВ – 89 % СТОИМОСТИ ВСЕЙ ПРОГРАММЫ СУДОСТРОЕНИЯ

1. ПАО «НК «Роснефть» / АО «Роснефтефлот»
2. ФГУП «Атомфлот»
3. АО «ГТЛК»
4. ГК «ВЭБ.РФ» / ООО «СКФ СПГ Шиппинг»
5. ФКУ «Дирекция гос. заказчика программ развития морского транспорта»
6. Министерство сельского хозяйства РФ
7. АО «Машпромлизинг»
8. ПАО «Дальневосточное морское пароходство»
9. ООО «Водоходъ»



Диаграммы 5.1, 5.2. Перспективный план судостроения РФ до 2035 г.

оборота, при этом 70% всех контейнерных перевозок приходится на Азиатско-Тихоокеанский регион, а их объем ежегодно растет на 7% (Диаграмма 6).

— **От России ждут прорывных технологий в развитии Трансарктического транспортного коридора, а для развития судоходства по его трассам требуется новый тип судов арктического класса с эффективной энергетикой. Какие перспективы вы здесь видите?**

— В новых условиях изменения модели мировой морской логистики мы видим целый комплекс новых глобальных вызовов: изменение логистических моделей, вспышки региональных конфликтов, жесткая санкционная политика в отношении Российской Федерации, удлинение маршрутов, зависимость тарифов от цен на топливо и растущие экологические ограничения. Именно эти факторы создают уникальные преимущества для судов с ЯЭУ. Причем не только на трассах Северного морского пути, но и в глобальном масштабе — в рамках нового экономического пространства стран БРИКС, где на морские перевозки уже сегодня приходится более 70% всей логистики.

— **Американские и немецкие атомные суда за историю своего плавания осуществили заходы более чем в 110 портов 30 разных стран. Какие перспективы у межконтинентальных линий?**

— Совершенно верно. С конца 50-х годов 8 стран мира (Россия, США, Англия, Франция, Китай, Индия, Германия, Япония) построили более 600 кораблей и судов с ЯЭУ и 900 реакторами на их бортах. Из них только 2% были гражданского назначения. Здесь Россия занимает уникальное положение: это единственная страна, имеющая не только действующий гражданский атомный ледокольный флот и судостроение, но и транспортный (атомный лихтеровоз «Севморпуть»), а также энергетический (МПЭБ, ПАТЭС) атомный флот (Диаграмма 7).

Существует парадокс в общественном восприятии. Все в мире знают о надежности наземных атомных станций, но с недоверием относятся к судовым реакторам. А между тем с 1954 года было построено более 600 судов с 900 реакторами — это в 1,5 раза больше, чем всех энергоблоков наземных атомных станций (около 640)!

Надежность судовых ЯЭУ была подтверждена даже при самых трагических обстоятельствах: при пожаре на АПЛ «Комсомолец» (1989 г.) и при взрыве торпедного отсека на АПЛ «Курск» (2000 г.). В обоих случаях реакторы были заглушены и не привели к радиоактивному загрязнению, даже после длительного нахождения в морских глубинах.

Более того, этот обширный опыт серийного применения ЯЭУ на военно-морских и гражданских судах доказывает не только высочайшую надежность технологии, но и открывает дорогу для ее использования на суше. Речь идет о создании АЭС малой мощности



- ✓ Повышение безопасности логистики по маршруту Европа—Азия
- ✓ Решение «обратной» загрузки по маршруту Европа—Азия
- ✓ Отсутствие зависимости от тарифной политики на ЮМП

ПРЕИМУЩЕСТВА СУДОВ С ЯЭУ В МОРСКОЙ ЛОГИСТИКЕ:

- ✓ Стабильность тарифов — независимость от стоимости нефти
- ✓ Экологичность — «зеленая» безуглеродная энергетика
- ✓ Заправка топливом 1 раз в 20–30 лет



РОЛЬ СМП В РАЗВИТИИ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ РФ:

- ✓ 80% мирового товарного оборота перевозится морем
- ✓ Выход РФ на экспортные рынки стран БРИКС
- ✓ Новый товарный поток в мировой экономике из РФ в АЗИЮ
- ✓ «Расшивка» узкого места Транссиба в доступе регионов в Азию
- ✓ Развитие регионов РФ — экспорт на рынки Азии

Диаграмма 6. Новая роль СМП в развитии региональной экономики РФ. Выход РФ на экспортные рынки стран БРИКС.

наземного размещения. «Росатом» уже реализует такие проекты на базе проверенных судовых реакторов типа «РИТМ-200».

Что же касается перспектив применения атомных судов на межконтинентальных линиях, то их развитию способствует уже существующая международная нормативная база. В первую очередь это глава VIII конвенции СОЛАС-74 («Ядерные суда»), которая разрешает использование судов с ЯЭУ в международных водах практически без ограничений. Заходы в порты регулируются на локальном уровне, но и здесь есть положительный опыт, основанный на практике нашего атомного лихтеровоза «Севморпуть», а также американского судна «Саванна» и немецкого «Отто Ган».

— **Какие, по Вашему мнению, преимущества у судов с ядерной энергетической установкой?**

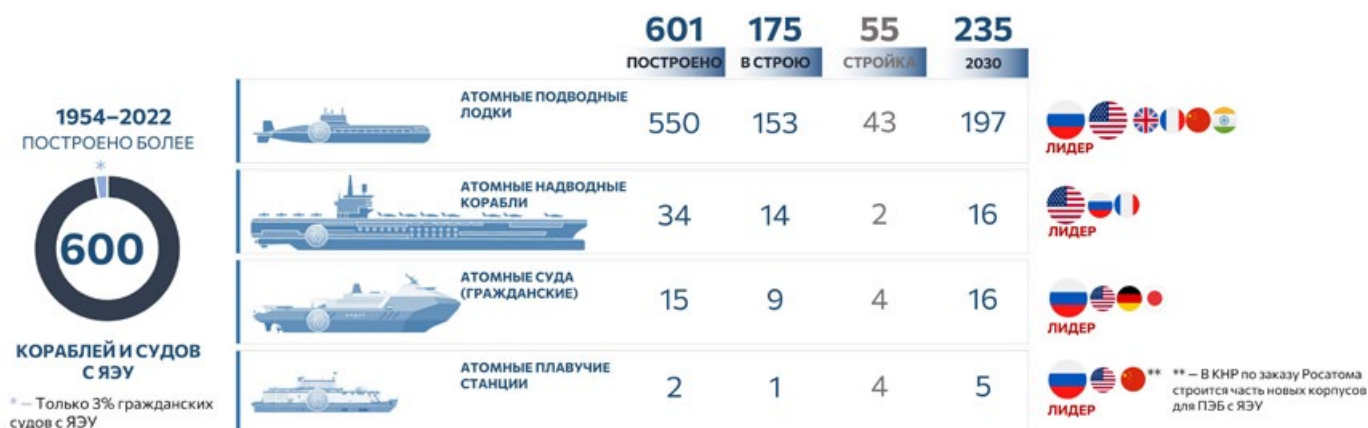


Диаграмма 7. Развитие мирового атомного судостроения до 2030 г.

— Использование судов с ЯЭУ открывает целый ряд преимуществ в перевозке грузов. Прежде всего, это стабильность тарифов ввиду отсутствия зависимости от стоимости нефти. Транспортные компании получают возможность планировать свою экономику на десятилетия вперед, не оглядываясь на «американские горки» топливного рынка. К этому добавим экологичность — суда с ЯЭУ имеют нулевые выбросы CO₂ — и, конечно, прямую экономическую эффективность. Судну требуется одна «заправка» топливом с перспективой на весь срок службы — до 30 лет. Это не только кардинально снижает затраты на bunkering, но и освобождает на судне место, которое обычно занимают топливные танки, что напрямую увеличивает его чистую грузоподъемность и рентабельность.

Помимо этого, есть и чисто эксплуатационные преимущества, такие как большая автономность и общее время нахождения судна в эксплуатации. И наконец, именно суда с атомными энергоустановками — единственный тип судов, способный обеспечить круглогодичную навигацию на трассах СМП.

— Капитальные затраты на строительство контейнеровоза с ЯЭУ могут быть в 2,5 раза выше, чем стоимость контейнеровоза с традиционной энергетической установкой. По-вашему, в целом стоимость владения таким судном на всех этапах жизненного цикла может оказаться ниже?

— По экспертной оценке, экономический эффект от применения судовой ЯЭУ за 25 лет может составить 500 млн долл., что равно стоимости нового современного атомного судна.

Затраты на судно с ЯЭУ (с учетом затрат на строительство) по сравнению с аналогичной дизельной энергетической установкой мощностью 40 тыс. кВт выравниваются на 5-6-й год эксплуатации.

Экспертами подсчитано, что в 2020 году затраты на атомное топливо составляли порядка 200 млн руб. В то же время для судна с дизель-энергетической установкой при равной модели эксплуатации затраты на топливо могут составить 2-3 млрд руб. в год. Этот расчет был произведен для работы ГЭУ на 100% мощности 360 дней в году. Реально в таком режиме никто не «плавает»: как правило, мощность ГЭУ используется на 40%, а часть времени судно стоит в порту. Таким

образом, стоимость прямых затрат на атомное топливо также уменьшается пропорционально и может составить до 60 млн руб. в год. Правда, существуют и косвенные затраты, но это тема для отдельного разговора.

Следует учесть и экологический аспект: суда с ЯЭУ имеют нулевые выбросы CO₂, в то время как судно с дизельной ГЭУ равной мощности (40 тыс. л. с.) выбрасывает в год порядка 42 млн м³ CO₂.

Оценка расчетов экономики судов с ЯЭУ произведена по 5-му классу точности согласно Стандарта AACSE: это международная методология TCM (комплексного управления стоимостью).

В пользу развития атомного судостроения высказываются и такие эксперты, как Микал Бо (Mikal Bøe), генеральный директор Core Power UK Ltd, и доктор философии Эдмунд Хьюз (Edmund Hughes) из Green Marine Associates, специалист по декарбонизации, ранее работавший в Секретариате ИМО. Они указывают, что затраты на утилизацию и переработку отходов атомного топлива в 300 раз ниже затрат на предотвращение ущерба от мероприятий по защите от парниковых газов. Контейнеровоз вместимостью 20000 TEU за 30 лет службы потребляет 1,5 млн тонн ископаемого топлива, что соответствует 4,8 млн тонн выброшенного CO₂. Также они акцентируют внимание на физиологических факторах: с 1986 года никто не погиб и не пострадал от радиоактивности реактора, в то время как ежегодно 8 миллионов человек умирают от загрязнения воздуха ископаемым топливом.

— Однако лидерство России в гражданском атомном судостроении сталкивается с международными вызовами. Можете назвать главные?

— Главный вызов — это появление новых игроков и прорывных технологий, что, в свою очередь, подстегивает обновление международных правил.

Регистр Ллойда (LR) еще в октябре 2010 года разработал новые Временные правила для ядерных силовых установок торговых судов, которые определяют обновленные цели и принципы проектирования, а также детали конструкции. В настоящее время пересмотр и обновление этих правил является приоритетом.

Такие действия напрямую связаны с развитием и подготовкой к выводу на коммерческий рынок новых гражданских судовых атомных энергетических установок. И это может стать реальностью в перспективе 10 лет: речь идет о новом типе атомных судов, использующих реактор на расплавленных солях (MSR). Над такими разработками уже работают в КНР (проект

TMSR-LF1) и в международном консорциуме Core Power и TerraPower.

— **Ведущие международные судоходные и судостроительные компании Maersk и Hyundai совместно с Lloyd's Register объявили о начале создания собственного атомного транспортного флота. Насет ли это угрозу потери Россией не только технологических преимуществ в арктическом судоходстве, но и перспектив выхода на рынок международного судостроения с ЯЭУ?**

— Действительно, в августе 2024 года Maersk — один из лидеров контейнерного флота — заявил, что рассматривает возможность строительства контейнеровоза с атомной установкой. Для этого Maersk, британское классификационное общество Lloyd's Register и разработчик ядерных технологий Core Power уже подписали соглашение о совместной разработке фидерного контейнеровоза. Кроме того, Maersk открыто заявляет о серьезном интересе к малым модульным реакторам (Small Modular Reactor, SMR) мощностью до 300 МВт как к потенциальному решению для декарбонизации своего флота к 2040 году.

Что касается корейских судостроителей, особенно Hyundai Heavy Industries (HHI/KSOE), то они видят в атомных судах не только решение для декарбонизации, но и стратегическую возможность занять лидирующие позиции в новой технологической нише. В феврале 2025 года на форуме New Nuclear for Maritime в Хьюстоне (США) они уже представили модель контейнеровоза с ядерной силовой установкой на базе малого модульного реактора (ММР).

Однако здесь есть один крайне важный нюанс. Зарубежным конкурентам недостаточно просто разработать сертифицированный реактор. Необходимо, чтобы все судовые системы соответствовали нормативным требованиям безопасности на основе испытанных решений. Особенно это касается судовой электроэнергетической системы, где кабель является одним из ключевых элементов.

Мало кто задумывается, но срок службы и надежность судна зависят не только от главной энергетической установки и корпуса, но и от критически важных комплектующих. Особое место среди них занимают судовые кабели — «кровеносная система» любого объекта. И в этом направлении отечественная кабельная промышленность является уникальной и единственной в мире, поскольку производит полный комплект сертифицированной кабельной продукции для гражданских судов с атомной энергоустановкой. Эту существенную роль ВНИИ Кабельной промышленности и филиала по атомным судам Российского морского регистра судоходства как раз отмечали на отраслевой конференции «Судовые кабели», прошедшей в сентябре в рамках международного форума «Нева-2025».

— **Что Вы считаете главным тормозом в развитии коммерческого судостроения с ядерной энергетической установкой?**

— Основным сдерживающими факторами являются слабая проработка технико-экономической оценки применения таких судов, недостаточное продвижение новых проектов, отсутствие взаимодействия с потенциальными Заказчиками.



Фото: ИА «Медиапалуба»

— **Ну, все эти пункты, не такие уж и невыполнимые. Что, как Вы считаете, надо сделать для решения этих вопросов?**

— В связи междисциплинарным и межотраслевым характером возникающих задач, требующих решения при развитии применения использования судов с ЯЭУ в коммерческих целях, наиболее эффективным видится создание единого центра развития гражданского атомного судостроения. Имея необходимые полномочия, Центр смог бы взять на себя организацию всей системной работы: от разработки стратегии и технической политики до подготовки кадров, нормативно-правового регулирования и координации всех участников процесса.

В заключение можно сказать, что опираясь на существующую проектно-конструкторскую и производственную базу, дальнейшее развитие атомного судостроения укрепит положение России на мировых рынках высокотехнологичных услуг. А это, в свою очередь, даст мощный толчок социально-экономическому развитию регионов. Ведь возрастет потребность в высококвалифицированных кадрах, что потребует их углубленной подготовки по самым разным специальностям. При этом нельзя забывать, что многие предприятия судостроения и производства комплектующих в наших регионах являются градообразующими.

— **Действительно, атомное судостроение сего высокими требованиями к качеству и надежности становится драйвером развития для целого ряда отраслей промышленности, побуждая их к разработке передовых технологических процессов. Однозначно, их внедрение создаст новый виток развития транспортных путей и откроет горизонты для освоения ресурсов мирового океана.**

Уважаемый Станислав Анатольевич, благодарим Вас за эту интересную и высокопрофессиональную беседу. Следующие обсуждения будем рады посвящать именно судовым материалам и оборудованию, которые, как Вы верно заметили, играют в судостроении одну из ключевых ролей.

Источники данных: экспертный анализ на базе открытых данных

РОССИЯ ОТ МОРЯ ДО МОРЯ: ЦИФРОВАЯ КАРТА МОРСКОГО НАСЛЕДИЯ



Пастыка Евгения Андреевна

Старший специалист пресс-службы Фонда «Люди моря».

В эпоху цифровой трансформации сохранение исторической памяти становится задачей не только музейных специалистов, но и экспертов технических направлений. На пересечении технологий и гуманитарных знаний возникли геоинформационные системы (ГИС), которые сделали достояние нашей истории доступным, наглядным и интерактивным. Геоинформационные системы позволяют не только хранить, но и визуализировать огромные объемы информации о памятниках истории, маршрутах экспедиций и важных событиях.

Одна из ярких отечественных инициатив — ГИС-портал «Россия — от моря до моря», превративший архивную информацию, старинные карты и воспоминания в цифровую энциклопедию морского наследия страны.

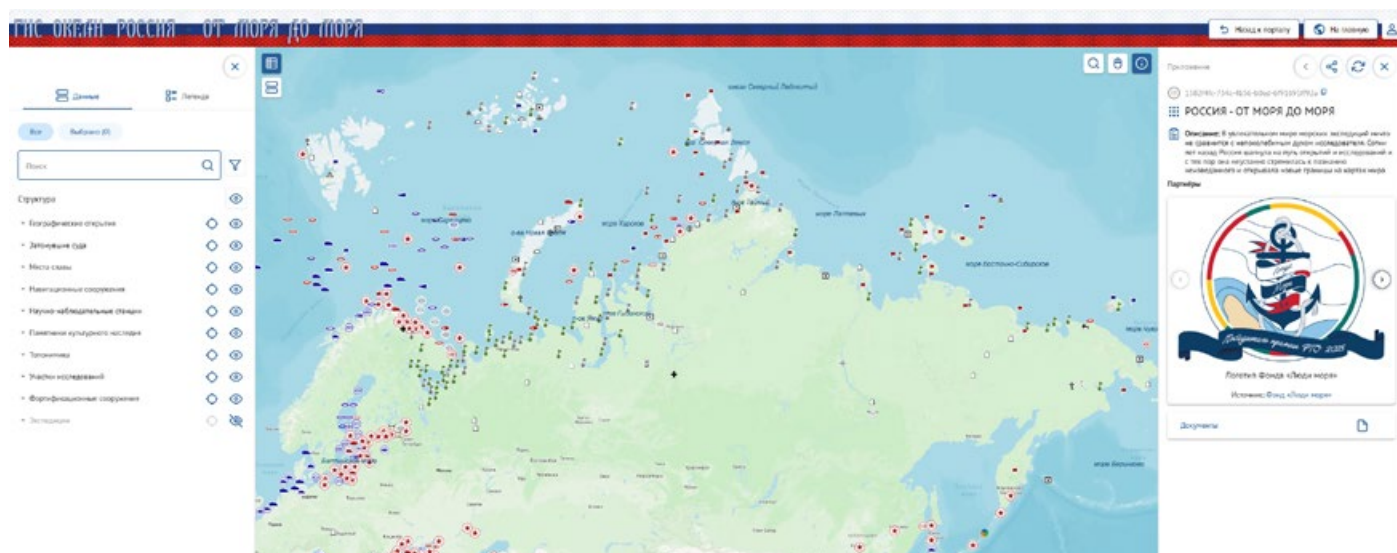
Портал интегрирует информацию об объектах морского и культурного наследия России, маршрутах экспедиций, топонимике Арктики, трехмерных моделях маяков и судов, а также об уникальных экспедиционных находках. База уже содержит свыше 10 тысяч объектов.

Как отмечает команда Фонда «Люди моря», портал является научной энциклопедией, актуализирующей уникальное наследие и предлагающей современные формы вовлечения молодежи в исследовательскую работу.

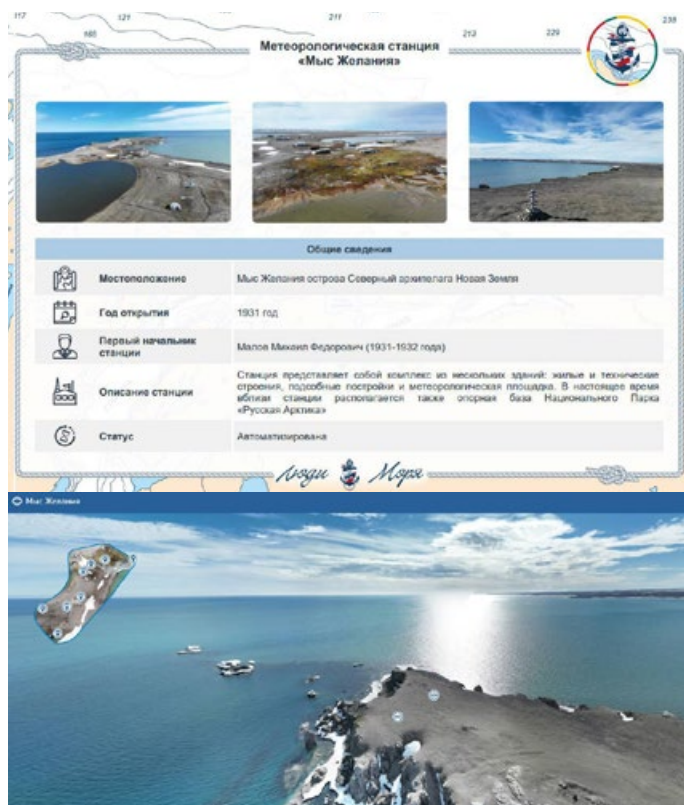
Каждый объект на портале — это не просто точка

на карте, а полноценная цифровая история. Пользователь может рассмотреть памятник в трехмерной модели, увидеть фотографии и видеоматериалы, узнать историческую справку и контекст его появления. Все материалы проходят проверку экспертным советом Фонда, что гарантирует научную достоверность и качество представленной информации.

На портале представлены первые в России виртуальные туры по арктическим станциям — местам, где формировалась история освоения Севера. Теперь можно «пройтись» по лабораториям и жилым помещениям полярников, увидеть оборудование и детали быта, почувствовать атмосферу сурового края, не выходя из дома.



Интерфейс ГИС-портала «Россия — от моря до моря»



Интерфейс ГИС-портала «Россия — от моря до моря».

Геоинформационная система постоянно развивается и пополняется новыми данными, поступающими из научно-исследовательских экспедиций. Именно полевые работы дают материал для карт, снимков, 3D-моделей и исторических справок. Часть экспедиций проходит в партнерстве с Русским географическим обществом. Именно совместная работа позволила создать первый в России виртуальный музей морского наследия.

Осенью 2025 года ГИС-портал «Россия — от моря до моря» был удостоен премии Русского географического общества как лучший образовательный проект в области географии. Его значение подчеркнул Президент России Владимир Путин, отметив уникальность платформы для развития науки, туризма и открытой передачи знаний будущим поколениям.



— «Портал «Россия — от моря до моря» — пример того, как ГИС становится живым механизмом сохранения, изучения и популяризации национальной истории. Воплощая лучшие идеи междисциплинарного взаимодействия, он объединяет научный, музейный и образовательный потенциал, формируя открытую цифровую экосистему для осмысления морского наследия России. Именно такие инициативы сегодня задают новый стандарт качества в сфере сохранения исторической памяти, превращая технический инструмент в общественный и культурный феномен»,

— президент Фонда «Люди моря»
Артём Мельников.

Команда Фонда «Люди моря» приглашает исследовать необъятные и удивительные просторы нашей страны, не выходя из дома — нужен лишь интерес к открытиям и доступ к ГИС-порталу. Виртуальное путешествие позволит переместиться в труднодоступные уголки России. Каждый маршрут — это шанс увидеть, как формировалась история страны, познакомиться с местами, до которых не может добраться даже опытный путешественник, и, конечно, почувствовать дух настоящих открытий!

Фотографии: Фонд «Люди моря».





ДЕЛЕГАЦИЯ ГУМРФ ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В РАБОТЕ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ГАЗОВОГО ФОРУМА

С 7 по 10 октября в Санкт-Петербурге в международном конгрессно-выставочном центре «Экспофорум» прошел Петербургский международный газовый форум.

Основные участники мероприятия — представители профильных министерств и ведомств России, руководители и специалисты российских и международных компаний газовой отрасли, представители ведущих российских промышленных компаний и ассоциаций, руководители профильных вузов и научно-исследовательских институтов, российских и международных отраслевых ассоциаций, молодые специалисты и студенты профильных вузов.

Делегация Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова во главе с первым проректором Владимиром Каретниковым традиционно приняла активное участие в работе форума.

Ключевым событием ПМГФ-2025 стало заседание научно-образовательного межвузовского совета (НОМС) ПАО «Газпром» с участием ректоров опорных вузов, созданного в целях развития и сотрудничества ПАО «Газпром» с вузами-партнерами.

Мероприятие состоялось под руководством предсе-

дателя правления ПАО «Газпром» Алексея Миллера и участия заместителя председателя правления ПАО «Газпром» Сергея Хомякова.

Алексей Миллер подчеркнул значение воспитания и образования для будущего энергетической отрасли и отметил, что мир вступает в новую энергетическую эпоху — и Россия играет в ней ключевую роль.

В рамках выставочной программы форума ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова участвовал в специальной экспозиции вузов-партнеров ПАО «Газпром». Сотрудники отдела взаимодействия с партнерами, центра карьеры, центра довузовского образования встречали гостей форума на стенде вуза и отвечали на вопросы; активное участие в работе стенда ООО «Газпром флот» приняли обучающиеся Колледжа ГУМРФ.

📷 Фотографии: пресс-служба ГУМРФ





СПРАВКА

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова является специальным вузом-партнером ПАО «Газпром». Ежегодно в дочерних обществах ПАО «Газпром» проводятся стажировки профессорско-преподавательского состава университета, организуется плавательная практика курсантов. Университет является партнером олимпиады школьников и студентов ПАО Газпром».

Компания ежегодно оказывает финансовую помощь ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова в развитии материально-технической и учебно-методической базы университета.





ПЕРВОКУРСНИКОВ ИНСТИТУТА МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО МЕНЕДЖМЕНТА ПОСВЯТИЛИ В СТУДЕНТЫ МАКАРОВКИ

11 октября Институт международного транспортного менеджмента Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова традиционно в «Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад» посвятил в студенты своих первокурсников.

Перед началом торжественной церемонии праздничную атмосферу создали творческие коллективы курсантского и студенческого клуба университета. Каждое из выступлений было посвящено морской тематике.

В мероприятии приняли участие:

- Исполняющий обязанности ректора университета Владимир Каретников;
- Проректор по молодежной политике Роман Кузнецов;
- Проректор по развитию образовательного

комплекса и взаимодействию с учебно-методическими объединениями Елена Лаврентьева;

- Директор Института международного транспортного менеджмента Андрей Кочин;
- Директор Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников;
- Капитан морского порта «Приморск» ФГУП «Администрация морских портов Балтийского моря» Игорь Ищенко;
- Председатель Санкт-Петербургского морского собрания Сергей Ирютин;





- Директор по работе паромного комплекса ООО «Стивидорная компания «Новотранс» Денис Мечев;
- Заместитель начальника Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Северо-Западному федеральному округу Владислав Константинов;
- Управляющий партнер ООО «ДелМар Логистик», член комитета по транспорту и логистике Санкт-Петербургской Торгово-промышленной палаты, председатель исполкома ассоциации выпускников ГУМРФ, доцент кафедры технологии и организации перевозок университета, член Санкт-Петербургского морского собрания, выпускник факультета управления морским транспортом ГМА 1998 года (ИМТМ ГУМРФ) Константин Шаров;
- Священник храма Воскресения Христова «Смоленский собор» иерей Андрей Парафенюк.

Династии выпускников ГУМРФ и морских профессий продолжают многие из новоиспеченных студентов.

Так, от родителей первокурсников выступил заместитель генерального директора по навигационно-гидрографическому обеспечению Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Андрей Олейников.

Пополнение 2025 года дало клятву быть достойными звания макаровцев. Свой наказ младшекурсникам дали студенты выпускного курса и вручили символические студенческий билет и зачетную книжку.

Руководство ГУМРФ отметило заслуги лучших преподавателей и студентов института. Исполняющий обязанности ректора Владимир Каретников вручил медаль ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова «Августина Бетанкура за научные достижения» I степени доценту кафедры теории и истории государства и права Эльвире Раяновой и II степени — студентке 4 курса направления подготовки «Юриспруденция» Анастасии Северовой, медаль ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова «За усердие» I степени — доценту кафедры теории и истории государства и права Сергею Красильникову и II степени — студенту 4 курса направления подготовки «Технология транспортных процессов» Виктору Дружину.

158 студентов первого курса направлений подготовки «Технология транспортных процессов», «Экономика» и «Юриспруденция» в общем строю были как одна дружная семья. Следующие четыре года им предстоит учиться вместе: помогать в студенческой жизни, делиться самым необходимым, радоваться успехам.

***Дорогие первокурсники!
Теперь вы — настоящие макаровцы!
Будьте достойны своих предшественников.
Мы ждем от вас успехов и побед!***

Зам. директора ИМТМ по воспитательной работе Валерий Поспелов;
Студентка 4 курса «Технология транспортных процессов», Вероника Малкова.
Фотографии: пресс-служба ГУМРФ



III АСТРАХАНСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
МТК СЕВЕР-ЮГ - НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ
БЫСТРЫЙ ВХОД НА ПРЕМИАЛЬНЫЕ РЫНКИ ИРАНА,
АФГАНИСТАНА, ИРАКА ВОСТОКА, ЮЖНОЙ АЗИИ,
ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ И ИНДИИ

МТК «СЕВЕР – ЮГ» ОБЪЕДИНЯЕТ КОНТИНЕНТЫ: В АСТРАХАНИ НАМЕТИЛИ МАРШРУТЫ В АФРИКУ И АЗИЮ

С 26 по 28 ноября Астрахань объединила участников диалога о будущем евразийской логистики. Здесь прошел III международный форум «МТК «Север – Юг» – новые горизонты», ключевой темой которого стал поиск новых путей для расширения товарооборота с рынками Ближнего Востока, Восточной Африки и Индии. Мероприятие объединило более 400 предпринимателей и экспертов из России, Ирана, Афганистана, Индии, ОАЭ и других стран. Учредителями форума выступили Дмитрий Дубовик, директор Каспийского клуба «Север – Юг», и Александр Шаров, глава ГК «РусИранЭкспо».

Форум стартовал 26 ноября с практической части: делегация посетила порты и терминалы Астрахани, где ознакомилась с их технологическими возможностями.

Деловая программа началась 27 ноября с пленарной сессии о перспективах развития МТК «Север – Юг». Выбор Астрахани как площадки форума неслучаен. Как отметил и.о. директора Департамента международного сотрудничества Минтранса России Дмитрий Шиян, Астрахань исторически является торговыми воротами России на Восток, и сегодня, когда через регион проходит стратегически важный участок МТК, эта роль приобретает новое значение.

С приветственным словом выступил и. о. вице-губернатора Астраханской области Илья Волынский. Он напомнил о задаче, поставленной президентом России, – увеличить к 2030 году объем перевозок по МТК в 1,5 раза. Илья Волынский также отметил важность региона как ключевого участка Транскаспийского маршрута, участие астраханских судостроителей в создании флота и роль Каспийского кластера, который объединил промышленную и портовую особые экономические зоны. Он подчеркнул, что регион активно развивает связи с Ираном, Азербайджаном, Казахстаном, Туркменистаном, Белоруссией, Индией и другими дружественными государствами.



– Указом Президента России поставлена задача по увеличению к 2030 году объема перевозок по международным транспортным коридорам как минимум в 1,5 раза

по сравнению с уровнем 2021 года за счет повышения глобальной конкурентоспособности. Нам удалось значительно продвинуться как в развитии инфраструктуры МТК «Север – Юг», так и в организации перевозок по его основным направлениям. Сегодня с уверенностью можно говорить о растущем спросе на грузоперевозки.

Если в 2022 году объем перевозок по коридору составлял 18 млн тонн, то в 2024 году он достиг уже 27 млн тонн.

– и. о. вице-губернатора – председателя
Правительства Астраханской области
Илья Волынский



Ключевой тезис сессии сформулировал директор департамента МИД России Дмитрий Биричевский: «МТК «Север – Юг» – это не просто транспортный проект, а инструмент экономической безопасности, поскольку он пролегает через территории дружественных стран». В долгосрочной перспективе, по его словам, коридор призван стать системообразующим элементом транспортной инфраструктуры Большой Евразии.

Вклад региона подтвердил министр промышленности, торговли и энергетики Виталий Щепин: благодаря модернизации портовой инфраструктуры



и формированию Каспийского кластера грузооборот морских портов Астраханской области за 2023-2024 годы удвоился, превысив 6 млн тонн.

Знаковым стало выступление по видеосвязи посла России в Танзании Андрея Аветисяна, который обосновал целесообразность расширения коридора в направлении Восточной Африки. Он отметил стратегическую роль Танзании и ее крупнейшего порта Дар-эс-Салам (грузооборот 70 млн тонн), служащего «воротами» для стран, не имеющих выхода к морю. Посол подтвердил высокую коммерческую и политическую привлекательность маршрута.

Поддержку проекту также выразили посол Афганистана в России Мовлави Хассан Гулл Хассан и генеральный консул Ирана в Астрахани Ахмад Хейдариан. Они подчеркнули важность МТК для укрепления взаимодействия и развития деловых связей между странами Евразии.

На тематических площадках стало известно, что Астраханская область готова выступить транспортно-логистическим хабом для афганского экспорта и импорта, в том числе для транзитных поставок из Белоруссии. Это предложение прозвучало в ходе переговоров властей региона с послом Афганистана. В свою очередь, Мовлави Хассан Гулл Хассан

выразил заинтересованность в присоединении к МТК и развитии совместных проектов с российскими компаниями.

На полях форума астраханские власти провели переговоры с представителями Министерства транспорта Ирака. Иракская сторона подтвердила интерес к участию в МТК, налаживанию торговых связей и гуманитарного сотрудничества, в частности в подготовке морских специалистов на базе астраханского Каспийского института им. Ф. М. Апраксина.



На основе анализа докладов и инициатив участников дискуссий будет подготовлена итоговая резолюция с практическими предложениями по развитию МТК «Север — Юг». Обсуждения продемонстрировали эволюцию коридора из «бумажного» проекта в масштабную инициативу, способную переформатировать логистическую карту Большой Евразии.

IV Астраханский международный форум «МТК «Север — Юг» — новые горизонты и возможности» состоится 25-27 ноября 2026 года.

Фотографии: Каспийский международный интеграционный клуб «Север — Юг»





Общество с ограниченной ответственностью
Волго-Балтик Логистик

ВАШ НАДЁЖНЫЙ ПАРТНЁР ПО ДОСТАВКЕ ПРОЕКТНЫХ ГРУЗОВ



Волго-Балтик Логистик занимается комплексным транспортно-экспедиционным обслуживанием крупногабаритных и тяжеловесных грузов, включающим:

- Морские и речные перевозки КТГ/ партий КТГ на судах и баржах;

- Перегрузочные операции кранами / способом ро-ро в портах и на специализированных причалах;

- Наземная доставка КТГ различными видами транспорта;

- Буксировочные операции любой сложности, включая буксировки плавучих модулей.

Собственный флот судоводного дивизиона Группы Компаний (более 200 сухогрузных судов, а также большое количество буксиров и барж в управлении)

Эксклюзивный коммерческий агент компании Jumbo—SAL—Alliance в России и СНГ

Общество с Ограниченной Ответственностью «Волго-Балтик Логистик» (ООО «ВБЛ») 191119, Санкт-Петербург, ул. Марата, дом 69-71, литер А, помещ. 21-Н, БЦ «RENAISSANCE PLAZA». тел.: +7 (812)3802323; email: reka@vbllc.ru; сайт: www.vbllc.ru

РЕКЛАМА



БОЛЕЕ 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ

СУДОВОЕ АГЕНТСТВО «ОВЕР СИ» • «OVER SEA» SHIPPING AGENCY

• БУНКЕРОВКА ГСМ И ПИТЬЕВОЙ ВОДОЙ

• СНЯТИЕ ОТХОДОВ 1-4 КЛАССОВ

• ДЕКЛАРИРОВАНИЕ ПРИПАСОВ

Астрахань, ул. Дзержинского, стр. 80н

+7-961-653-70-37 / 8 (8512) 24-05-26

office@oversea-agency.ru



II КОНФЕРЕНЦИЯ

26 МАРТА 2026/САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



Организатор: Extra Conference, Санкт-Петербург










Контакты: +7 (812) 954 90 64 info@extraconf.ru

«ПОДВОДНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ РАБОТЫ: ИННОВАЦИИ, ТЕХНОЛОГИИ, БЕЗОПАСНОСТЬ»

Конференция объединит широкий круг специалистов и организаций, заинтересованных в развитии подводных технологий и их применении в различных отраслях, а также станет площадкой для обмена опытом, презентации новых технологий и установления деловых контактов между ключевыми игроками отрасли.

Цель конференции – анализ передовых решений в области подводных технологий, повышение эффективности и безопасности подводных работ, а также укрепление взаимодействия между участниками отрасли для решения ключевых вызовов.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

-  Подводные технологии в судостроении и судоремонте
-  Применение робототехники в нефтяной и газовой отраслях
-  Технологии поисково-спасательных операций с использованием подводных роботов
-  Особенности проведения подводно-технических работ в Арктике
-  Перспективные технологии строительства ГТС
-  Глубоководные исследовательские работы
-  Защита от коррозии: новые технологии и материалы
-  Инновационные решения для механизированной подводной сварки
-  Современные подходы к обучению специалистов в области подводно-технических работ

ОТЕЛЬ PARKLANE RESORT

Эстетичный и функциональный парк-отель на Крестовском острове



г. Санкт-Петербург,
ул. Рюхина 9, к. 2,
лит. А



EXTRACONF.RU

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ СЪЕЗД СУДОРЕМОНТНИКОВ!

«МЕДИАПАЛУБА» ПРИГЛАШАЕТ ОТРАСЛЬ К ДИАЛОГУ

Отечественный судоремонт за последние несколько лет демонстрирует рост объема работ — количество заказов увеличилось, в отрасли появились деньги. И если ранее отечественные судоремонтные предприятия не могли обеспечить сроки, качество, а порой и стоимость, как у зарубежных коллег, то сегодня санкционные ограничения, сложности с оплатой и поставками ЗИП и целый ряд иных геополитических факторов подвигли российских судовладельцев встать в очередь на российские СРЗ.

Однако, как выяснилось, отсутствие заказа — не главная проблема отечественного судоремонта. Заказ пришел, однако это не подтолкнуло отрасль к бурному развитию.

По последним данным, сегодня в России действует около 50 крупных судоремонтных предприятий, которые способны ремонтировать суда, проводить их техническое обслуживание, а также около 120 средних и малых предприятий со штатом до 100 человек и около 1200 микропредприятий со штатом до 15 человек. Суммарно в отрасли судоремонта трудятся более 20 тысяч человек, не считая смежные и не менее важные отрасли — поставщиков ЗИП, материалов, производителей технологического оборудования, сотрудников классификационных обществ и т.д. Не говоря про самих заказчиков судоремонта.

Для специалистов не секрет, что стоимость ремонта

судна в течение его жизни сопоставима со стоимостью его постройки, поэтому важность отрасли неоспорима.

СУДОРЕМОНТ VS СУДОСТРОЕНИЕ

Судоремонт — это самостоятельная отрасль, не имеющая отношения к судостроению со своим набором проблем. Даже наоборот. В какой-то мере судостроение и судоремонт — это конкуренты.

Для судостроительного завода флот перестает существовать после подписания акта приема-передачи или, в лучшем случае, после окончания гарантии. Далее на сцену выходят судоремонтные заводы.

И основные проблемы отрасли кроются именно в отождествлении лицами, принимающими управленческие решения, понятий «судостроение» и «судоремонт», без учета специфики. По умолчанию считается, что проблемы судоремонта симметричны судостроению.



Безусловно, проблемы судоремонтных предприятий России во многом схожи с проблемами судостроения, да и других сегментов и отраслей промышленности. Прежде всего это недостаток производственного персонала, высокая степень износа основных производственных фондов, отсутствие внедрения цифровых систем, большое количество надзорных органов и технических требований, и т.д.

С другой стороны, судоремонт — это проектное производство, где каждый заказ — по сути, опытное производство с большим количеством ручного труда, непрогнозируемой загрузкой и объемом работ. И если судостроительный завод по мере продвижения от головного к серийному судну снижает свои издержки, трудоемкость и сроки строительства, то для судоремонта каждый заказ — это новая борьба за оптимизацию этих параметров.



**Минпромторг
России**

«Применение налоговой ставки НДС в размере 0 % позволит отечественным предприятиям судоремонтной отрасли, которые заключат с Минпромторгом и Минфином инвестиционное соглашение, применять налоговые вычеты по НДС. Это исключит отвлечение денежных средств из финансового оборота предприятий и позволит им вкладывать ресурсы в развитие собственных производственных мощностей»,

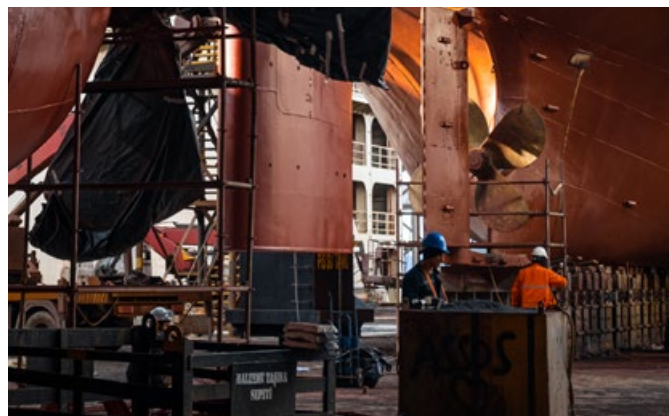
— аргументировал Минпромторг.

КОНКУРЕНЦИЯ ЗА КАДРЫ И ДРУГИЕ ПРОБЛЕМЫ

О проблемах судоремонтников в глобальном масштабе говорят много, в том числе на профильных конференциях. Это моральный и материальный износ основных фондов, дефицит крупных плавдоков, недостаток финансирования для обновления основных производственных фондов и операционной деятельности, недостаточная эффективность системы управления и инфраструктуры судоремонтной логистики, нерешенные проблемы таможенного регулирования.

Судоремонт (как и судостроение) сегодня страдает от непрогнозируемой загрузки, срывов сроков и высокой стоимости работ. Маржинальность отрасли не превышает 5%, и о вложениях в основные средства производства в таких условиях речи быть не может.

Особняком стоит кадровый вопрос. Пока коллеги-судостроители дают лучшие условия молодым и перспективным специалистам. Там работа стабильнее, зарплата выше, «серых схем» оплаты труда меньше. Судоремонт вынужден довольствоваться тем, что осталось, и по понятным причинам «стареет» намного быстрее. Профильные учреждения, которые готовят специалистов, коллегам пока не помогают. Да и сам престиж профессии судоремонтника с тяжелыми условиями труда не прибавляет оптимизма.



НЕАКТУАЛЬНОЕ ОБНУЛЕНИЕ НДС

В конце июня 2023 года президент Владимир Путин подписал закон об введении нулевой ставки НДС для российских судоремонтных предприятий, которые инвестируют в собственное развитие. Условием обнуления налога стало инвестирование предприятиями не менее 20% выручки в собственное развитие. В случае расторжения договора НДС за прошлые периоды будет начислен.

Однако на практике закон в той форме, в которой он был принят, оказался не востребован.

Во-первых, для большинства компаний отрасли судоремонта доля в 20%, которую требуется направить на модернизацию мощностей, неподъемна. Вторая проблема — недостаточные сроки как принятия инвестиционного решения в один год, так и действие самого соглашения в течение семи лет.

Кроме того, нулевая ставка НДС не уменьшает стоимости судоремонта, не регламентирует возможность приобретения импортного оборудования, что также не добавило очков новому законопроекту.

Во многом из-за того, что проект закона широко не обсуждался с участниками рынка, не собиралась обратная связь, меры поддержки не были согласованы с самими СРЗ и РЭБ, заявки в Минпромторг подали только несколько компаний. В результате закон, о котором так долго говорили, не заработал.

ЧТО ДЕЛАТЬ

«Медиапалуба» предлагает площадку для обсуждения текущих проблем судоремонтной отрасли в формате съезда. Запускается опрос участников рынка о самых острых проблемах отрасли. Касается это не только самих СРЗ и РЭБ, фирм-подрядчиков, но и заказчиков судоремонта — судоходных компаний, поставщиков запасных частей и материалов, профильных учебных заведений.

После сбора самых острых проблем и формирования повестки первого съезда, мы все вместе в формате межотраслевого диалога с людьми, принимающими решение, попробуем найти пути решения этих проблем.

Съезд запланирован на весну 2026 года. Приглашаем к участию в формировании повестки.

Контакт для обратной связи: Bukin@paluba.media

✍️ Главный редактор ИА «Медиапалуба» Владислав Букин

📷 Фотографии: ИА «Медиапалуба»



МОРБАЗА №4 (10) 2025

Октябрь-Ноябрь-Декабрь

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

Редакция

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР:

Яцентюк Татьяна Викторовна

РЕДАКТОРЫ:

Зайцев Алексей Иванович

Яблонская Юлия Сергеевна

ДИЗАЙН-ПРОЕКТ, ВЕРСТКА, ЛИТЕРАТУРНАЯ РЕДАКТУРА:

Яблонская Юлия Сергеевна

ФОТО НА ОБЛОЖКЕ:

ООО «Глобал Энерго»

Редакционный совет

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ

Зайцев Алексей Иванович,

Капитан дальнего плавания, к. т. н.,
Руководитель Холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС»,
Доцент Кафедры судоходства на ВВП
Государственного университета морского и речного
флота им. адмирала С. О. Макарова

Баранов Александр Николаевич,

Соучредитель ООО «МОРБАЗА»,
Учредитель, Советник генерального директора
ООО «СК Морвенна»

Информация об издателе

ООО «НПП «МАРИНЕРУС»

Адрес: 198207, Россия, г. Санкт-Петербург,
Ленинский проспект, дом 119 Б, офис №10

Телефон: +7 (812) 670-38-58

E-mail: morbaza@morbaza.com

Свидетельство о регистрации СМИ: ПИ № ФС77-
89785, выдано 22 июля 2025 г.

 — маркировка материалов, опубликованных на правах рекламы.

16+

Подписано в печать

15 декабря 2025 г.

Тираж

2000 экземпляров

Редакция не несет ответственности за достоверность информации авторских статей и содержание рекламных материалов.
Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

ТЕЛЕБАШНЯ «ВОСТОЧНАЯ ЖЕМЧУЖИНА», ШАНХАЙ.
ДНИ ВЫСТАВКИ «MARINTEC-2025».

МОРБАЗА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  МАРИНЕРУС

Профессиональный специализированный журнал, посвященный судоходству, морскому строительству, негабаритной логистике, гидротехнике и смежным направлениям.



АДРЕСНАЯ РАССЫЛКА

1000+
ПОЛУЧАТЕЛЕЙ



ТИРАЖ

2000
ЭКЗЕМПЛЯРОВ



ПЕРИОДИЧНОСТЬ

4

РАЗА В ГОД

РАСПРОСТРАНЕНИЕ

Администрации портов и бассейнов ВВП

Судоремонтные и судостроительные предприятия

Морские и речные порты

РМРС, РКО и филиалы

Государственные предприятия (ФГУП)

Минтранс России, Росморречфлот

Учебные заведения

Судоходные компании, судовладельцы

Сюрвейерские компании


Страховые компании

Выставки, конференции

СТОИМОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ НА 2025-2026 ГГ.

ФОРМАТ	1 НОМЕР	2 НОМЕРА	3 НОМЕРА	4 НОМЕРА	5 НОМЕРОВ	6 НОМЕРОВ
ОБЛОЖКА №1	100 000	190 000	270 000	340 000	400 000	450 000
ОБЛОЖКА №2	60 000	114 000	162 000	204 000	240 000	270 000
ОБЛОЖКА №3	60 000	114 000	162 000	204 000	240 000	270 000
ОБЛОЖКА №4	90 000	171 000	243 000	306 000	360 000	405 000
МОДУЛЬ А4	30 000	57 000	81 000	102 000	120 000	135 000
МОДУЛЬ 1/2 А4	20 000	38 000	54 000	68 000	80 000	90 000
МОДУЛЬ 1/4 А4	12 000	22 800	32 400	40 800	48 000	54 000
СКИДКИ – ОТ 2 НОМЕРОВ:		5%	10%	15%	20%	25%

КОНТАКТЫ

 +7 (921) 348-7777

 OFFICE@MORBAZA.COM

ТРЕБОВАНИЯ К РЕКЛАМНЫМ МАТЕРИАЛАМ

www.morbaza.com/journal-trebovaniya



Цены в рублях, НДС не облагается

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

