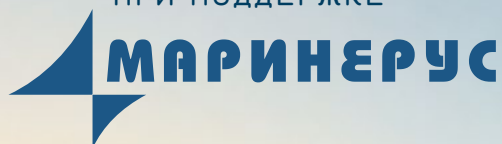


ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

МОРБАЗА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ВЫПУСК №2 (12) 2026

АПРЕЛЬ-МАЙ-ИЮНЬ

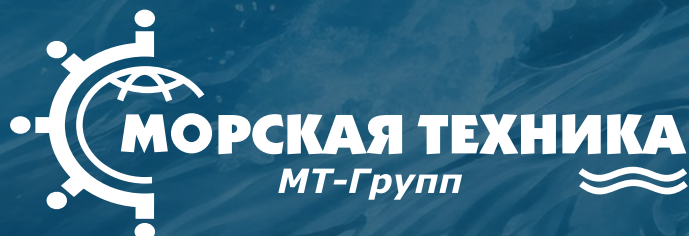
ЛЕНСКИЙ МОСТ –

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УЗЕЛ ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ



ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ
БОЛЬШОГО КРУГА:
ОПТИМИЗАЦИЯ ИЛИ НОВЫЕ ВЫЗОВЫ?
ЧАСТЬ 1

ОРМУЗСКИЙ
ПРОЛИВ:
НАВИГАЦИЯ В ЗОНЕ РИСКА
ЧАСТЬ 1



ДВИГАТЕЛИ YUCHAI:
ОТ ИДЕИ ДО ВОПЛОЩЕНИЯ

marinetec.com



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:

Концессионный проект создания мостового перехода через реку Лену в районе Якутска» 6

«Курс на Русский Север–2026» – центр принятия стратегических решений в Карелии..... 9

Колонка главного редактора – Интервью

А. И. Зайцев

Плавание по дуге большого круга: диалог с экспертом о грядущих переменах в отрасли. Часть 1. 12

А. Ю. Захаров

Emergency Response Service (ERS):
Эволюция береговой аварийной поддержки и новые горизонты безопасности гражданского флота..... 18

М. Р. Зембатов

Судоходство в Персидском заливе и Ормузском проливе в условиях конфликта. Часть 1 22

Свет для Красной столицы:

Подвиг строителей Угличской ГЭС. Часть 2 30

А. В. Селезнёва:

Анализ показателей работы морских портов Балтийского бассейна..... 36

ГУМРФ им. Адмирала С. О. Макарова – юбилейная неделя:

Заседание Коллегии Росморречфлота, посвященное 150-летию ГУМРФ 42

Макаровка ввела в эксплуатацию тренажер управления скважиной при газонефтеводопроявлениях..... 44

СК «Морвенна»:

Ремонт флота с оглядкой на рынок 46

SeaNews

Ставка на Африку 48

А. М. Шаров

Взрывной рост Каспия и иранского направления..... 52

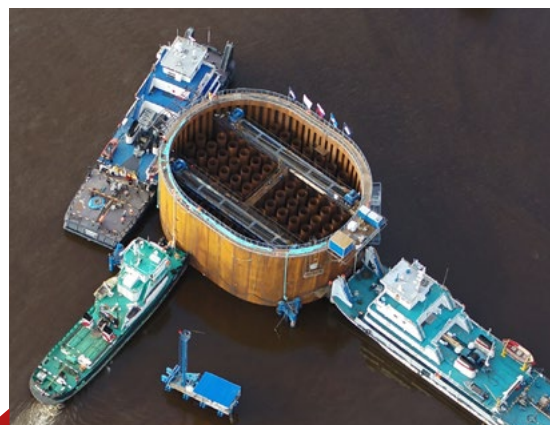
Журнал «МОРБАЗА»

Информация о редакции, медиа-кит, условия сотрудничества 54

ОНЛАЙН-ВЕРСИЯ

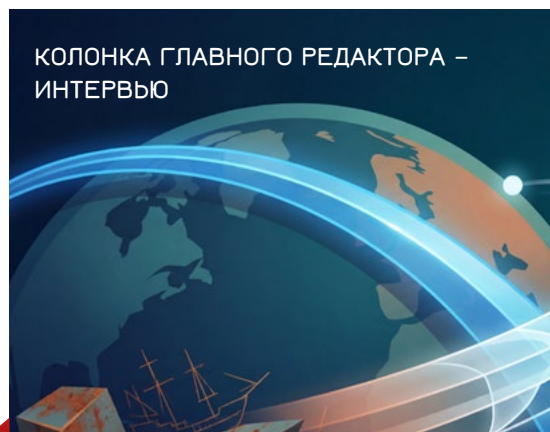


<https://clck.ru/3Ub2pL>



С. 6

ЛЕНСКИЙ МОСТ –
СТРАТЕГИЧЕСКИЙ УЗЕЛ
ДЛЯ ВСЕЙ СТРАНЫ



С. 12

ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО
КРУГА: ОПТИМИЗАЦИЯ
ИЛИ НОВЫЕ ВЫЗОВЫ?



С. 22

ОРМУЗСКИЙ ПРОЛИВ:
НАВИГАЦИЯ В ЗОНЕ РИСКА

УНИВЕРСАЛЬНАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ КОЛОНКА

Являясь основным устройством распределения и управления электроэнергией в энергосистемах, силовые электрические колонки (шкафы) широко применяются в различных условиях электроснабжения, благодаря своей интегрированной конструкции и надежной работе. Они обеспечивают стабильные интерфейсы питания и связи (в т.ч. оптоволоконные) для кранов и судов.

Электрические шкафы выпускаются на различные классы напряжения: низковольтные (до 1 кВ) и высоковольтные (до 12 кВ).



БЫСТРОПОДКЛЮЧАЕМЫЕ ВИЛКИ И РОЗЕТКИ



Коммутация осуществляется при помощи быстроразъемных соединений — розетка-вилка.

КАБЕЛЬНЫЙ БАРАБАН С ПРИВОДОМ ДЛЯ ПОДКЛЮЧЕНИЯ К БЕРЕГОВОМУ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЮ



-  Возможно изготовление в контейнерном типе
-  Стандартные размеры контейнера – 12032 мм x 2352 мм x 2690 мм
-  Стандартная длина кабеля на барабане – 55 м, полезная длина – около 35 м
-  Номинальное напряжение – 6,6 кВ
Выходное напряжение – 6,6/0,44 кВ
-  Передаваемая мощность – до 7,5 MVA

ТЕЛЕСКОПИЧЕСКАЯ СТРЕЛА ВОМ ДЛЯ СУДОВ ТИПА RO-RO И ПАРОВОВ



- Соответствует стандартам IEC80005-1/IEC80005-3/JTS155 для системы управления кабелями
- Высота основания настраивается в соответствии с потребностями, 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 доступен опционально по требованию



+7 (4852) 64-07-67

zakaz@g2e.ru

www.revoool.ru



Высокопрочные изоляционные материалы устойчивы к воздействию высоковольтных электрических полей и предотвращают пробой изоляции.



Токопроводящие компоненты из сплава с высокой проводимостью обеспечивают надежную передачу тока и термическую стабильность при больших нагрузках.

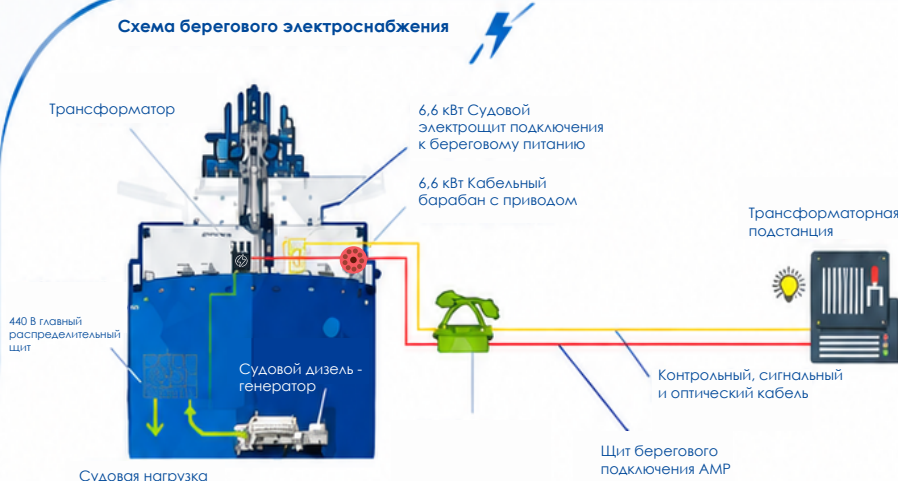


Степень защиты IP67 соединения розетка-вилка обеспечивает пыле- и водонепроницаемость, а также антикоррозионные свойства, адаптированные к среде применения.



Оптоволоконное соединение реализуется за счет применения специальных модулей.

Схема берегового электропитания



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

Концессионный проект создания мостового перехода через реку Лену в районе Якутска

Строительство стратегически важного Ленского моста в Якутии, входящего в национальный проект «Инфраструктура для жизни», перешло в ключевую водную фазу. Холдинг «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» в качестве подрядной организации приступил к выполнению уникальной гидротехнической операции по выводу в русло реки Лены первого из трех гигантских наплавных коффердамов. Концессионером и инвестором проекта, реализуемого по поручению Президента России, выступает Группа «ВИС» при финансовом партнерстве СБЕРа.

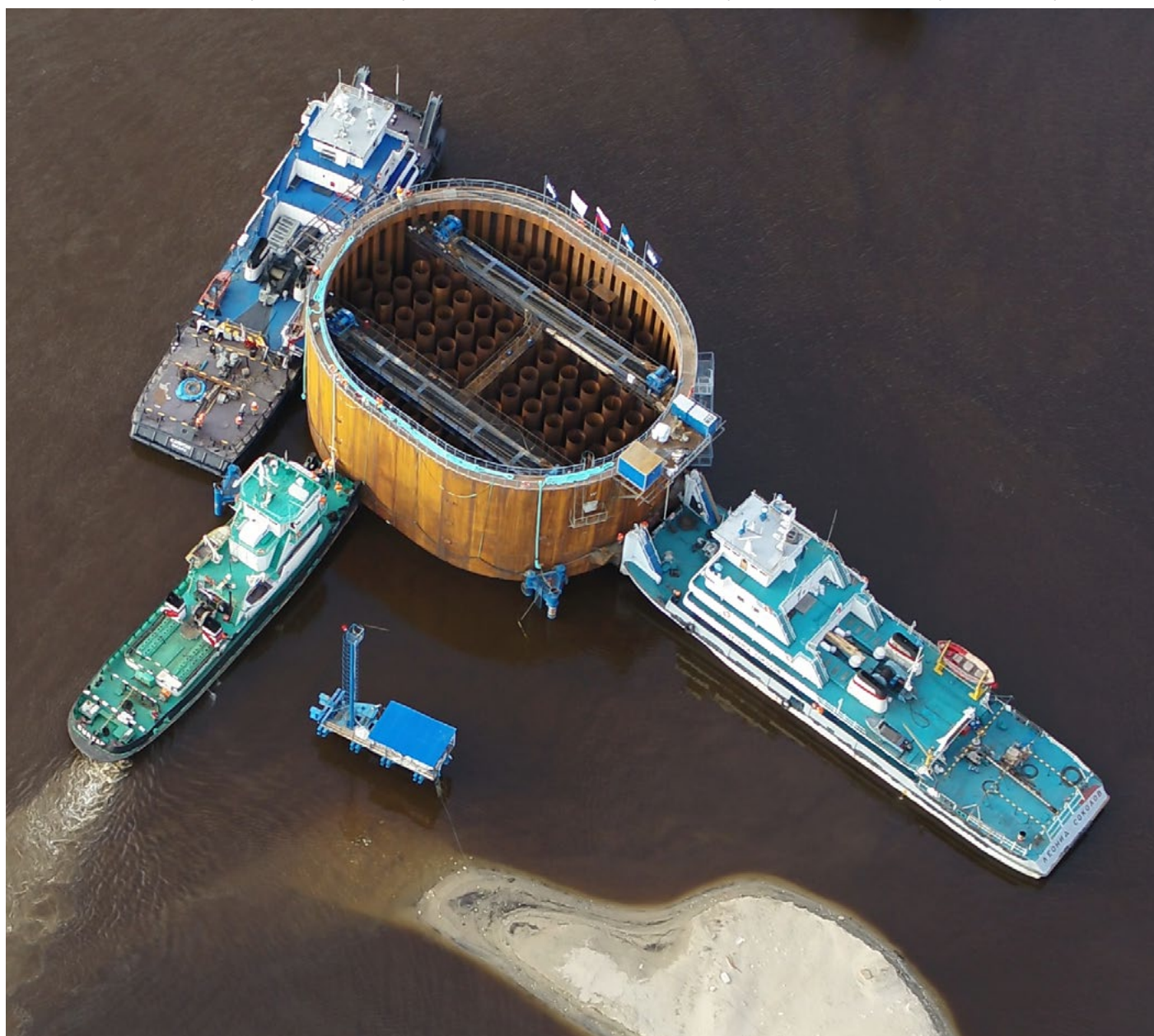
Особенности строительства в арктической зоне, включая вечномёрзлые грунты и экстремальные температуры, требуют неординарных технологических решений. Для реализации сложнейших задач на воде Группа «ВИС» привлекла профильных специалистов. Так, разработка и проведение беспрецедентной речной операции, не имеющей аналогов в отечественном мостостроении, доверены персоналу холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» и Судовой компании «Якутск» — профессионалам флота с многолетним стажем.

Ленский мост — первый объект подобного конструктива, возводимый в столь суровых климатических условиях. Он обеспечит круглогодичное сухопутное сообщение транспортной инфраструктуры Транссибирской и Байкало-Амурской магистралей с Северным морским путем и свяжет федеральные трассы «Лена» и «Колыма» с автодорогой «Вилуй».

Группа «ВИС» реализует масштабный проект «под ключ». После ввода моста в эксплуатацию концессионер будет осуществлять его коммерческую и техническую эксплуатацию до 2048 года.

РЕЧНАЯ ОПЕРАЦИЯ: ТЕХНОЛОГИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ ВПЕРВЫЕ

Для сооружения трех пилонов в русле реки применяются наплавные коффердамы — масштабные стальные конструкции, создающие сухие рабочие зоны прямо на воде. Эта технология, обусловленная коротким строительным сезоном и сложным гидрологическим режимом Лены, используется в российском мостостроении впервые.





Самый большой из коффердамов — для центрального пилона — имеет диаметр 46,1 м, высоту 17,32 м и вес 2834,59 тонн. Два боковых коффердама имеют одинаковые параметры: размеры 35,95х28,6 м, вес 1707,5 тонн и высоту 17,52 м, что сопоставимо с высотой пятиэтажного здания. Общая масса выведенного в русло коффердама №10 с учетом смонтированных в нем металлоконструкций составляет 2203,54 тонны.

В марте проведен первый этап — перемещение конструкции с монтажной площадки к урезу воды с помощью 16 пневматических ролик-мешков и мощного лебедочного комплекса. 15 мая во время паводка коффердам перешел в плавучее состояние.





ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ:

Общая длина автодороги — 14,5 км

Высота пилонов — до 284,5 м

Количество опор — 26 шт.

Общее количество свай — 920 шт.

Протяженность моста — 4,6 км (в т. ч. вантовый мост — 2,5 км)

Непосредственно проводку коффердама по воде на расстояние 2,3 км выполнили специалисты холдинга с привлечением трех буксиров суммарной мощностью 4800 лошадиных сил. В операции было задействовано 120 человек. После дооснащения и завершения дноуглубительных работ в июле 2026 года коффердам будет установлен в проектное положение, зафиксирован свайными якорями и опущен на дно. Внутри осушенной конструкции начнутся работы по устройству буронабивных свай для опоры пилона.

ТЕКУЩИЙ СТАТУС СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Параллельно с речной операцией на обоих берегах развернута вся необходимая производственная инфраструктура. На левом берегу полностью возведена первая опора №4 и забетонирован ростверк опоры №5. На правом берегу ведутся работы по устройству свайных оснований под девять опор (забетонировано 137 свай) и выполнена отсыпка земляного полотна автодорожного подхода в объеме 329 тыс. м³. В настоящее время на всех площадках занято около 300 человек и 40 единиц техники.



СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

Сегодня около 80% населения Якутии до шести месяцев в году не имеет стабильной связи с «большой землей». Новый мост позволит сократить затраты на «северный завоз», заменив небезопасные зимники и паромы. По оценкам экспертов, социально-экономические эффекты проекта превосходят инвестиции в 1,6 раза, а его реализация обеспечит рост ВРП Якутии до 3% ежегодно, создав мощный транспортно-логистический узел на северо-востоке России.

В настоящее время на всех площадках занято около 300 человек и 40 единиц техники.

Ленский мост позволит создать транспортно-логистический узел, объединяющий железную дорогу, речной и авиационный транспорт, а также трассы республиканского значения, сформировать северный широтный пояс «Восточная Сибирь — Мирный — Якутск — Магадан».

Фотографии: Группа «ВИС»

«Курс на Русский Север-2026» – центр принятия стратегических решений в Карелии

В столице Республики Карелия, городе Петрозаводске, 1–2 июля 2026 г. прошел транспортно-логистический форум «Курс на Русский Север-2026».



Поддержка местной администрации, профессионализм сотрудников Онежского судостроительного завода и радушие Администрации «Беломорканала» тепло подчеркивали гостеприимство жителей Карелии.

Организаторы транспортно-логистического форума «Курс на Русский Север-2026» «Вива-Консалт» и ГК «Маринерус», проведенного при поддержке Первого заместителя Главы Республики Карелия – Премьер-министра Правительства Республики Карелия А.С. Сергеева, при содействии Министерства по дорожному хозяйству, транспорту и связи Республики Карелия, в лице министра Д.А. Крылова и его команды, благодарят всех, кто поддержал форум своим присутствием и активным участием, тем самым выразив глубокое уважение организаторам.

Лучшие модераторы, профессиональные спикеры, внимательные слушатели в зале. Ответная реакция в диспутах и дискуссиях. Яркий живой интерес местных грузовладельцев и судоходных компаний.

Впервые на мероприятии такого уровня были применены уникальные методики взаимодействия между организаторами, модераторами, спикерами и участниками форума в зале.

Обсуждались острые вопросы «ветхого» флота, отсутствия грузовой базы, слабой пропускной способности ББК, кадрового голода, дорожающего судового топлива, отсутствия агломерационных связей. Отмечен разрыв между СМП и ВВП РФ, расхождение данных статистики о показателях работы флота и грузооборота северных портов.

Работа форума после пленарных сессий продолжилась рабочим визитом на уникальную цифровую верфь Онежский судостроительно-судоремонтный завод, где участники ознакомились с современными методиками и оборудованием для судостроения.

Транспортно-логистический форум «Курс на Русский Север-2026» показал готовность северных агломераций к плотному сотрудничеству как с южными регионами страны, так и в международном формате, а значит, форум обещает быть ежегодным и регулярным.

Верным курсом идем, Друзья! Так держать и полный вперед, «Курс на Русский Север-2027»!



НОВИНКА

НАВИГАЦИОННЫЙ ЭХОЛОТ MTG-DS228

двухчастотный,
с 8-дюймовым TFT дисплеем

- Две рабочие частоты
- Хранение и просмотр данных в течение 48 часов
- Автоматическое усиление
- Автоматическая регулировка диапазона
- Подходит для использования в различных водах
- Автоматическая регулировка яркости экрана



ОДОБРЕНО
РМРС



+7 (812) 309-46-46
www.marinetec.com
office@marinetec.com

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ПО ТРАНСЪЕВРАЗИЙСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ

Международная некоммерческая транспортная ассоциация,
зарегистрированная в главном реестре кантона Берн (Швейцария) 21.02.1997 г.

В СОСТАВЕ КСТП 82 КОМПАНИИ ИЗ 20 СТРАН!



ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ КСТП:

- Привлечение транзитных и внешнеторговых грузов на трансъевразийские маршруты, в том числе на МТК «Запад-Восток» и «Север-Юг»
- Координация деятельности участников международных грузоперевозок по сухопутным и морским участкам трансъевразийских маршрутов для обеспечения высококачественной доставки товаров и развития экономических отношений между странами АТР, ЮВА, АСЕАН, БРИКС, Центральной Азии, СНГ, Балтии и Европы

ВОЗМОЖНОСТИ И ПРЕИМУЩЕСТВА КСТП ПОЗВОЛЯЮТ:

- Повышать коммерческую привлекательность МТК, формировать конкурентные условия для бесшовных перевозок и расширения географии маршрутов
- Развивать устойчивые цепочки поставок
- Укреплять международную торговую и транспортную связанность стран
- Находить новые контакты с зарубежными контрагентами
- Предлагать логистические решения и продвигать контейнерные сервисы
- Проводить встречи с представителями транспортно-логистического бизнеса, железных дорог и морских портов «фокусных» стран
- Организовывать деловые мероприятия в формате «КСТП +» совместно с международными организациями и профильными ассоциациями
- Выстраивать тематический диалог с экспертным и научным сообществом России и зарубежья

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО КСТП В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

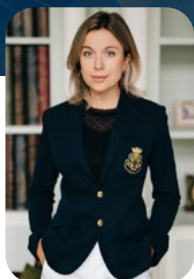
- 127006, г. Москва, Старопименовский пер., 18
(БЦ «Берта Хауз»), 9-й этаж
- +7 (495) 232-55-51 / +7 (495) 234-00-22
- info@icctt.com

• WWW.ICCTT.COM



ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО КРУГА:

ДИАЛОГ С ЭКСПЕРТОМ О ГРЯДУЩИХ ПЕРЕМЕНАХ В ОТРАСЛИ. ЧАСТЬ 1.



БЕСЕДУ ВЕЛА:

Яцентюк Татьяна Викторовна

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



ЭКСПЕРТ:

Зайцев Алексей Иванович

КДП, к. т. н., руководитель Холдинга
«МОРБАЗА-МАРИНЕРУС»,
Доцент ГУМРФ им. С. О. Макарова

Сегодня о планах РФ по замене «ветхого» флота к 2030 году и о заместительном судостроении мы беседуем с нашим экспертом – Алексеем Ивановичем Зайцевым, капитаном дальнего плавания, кандидатом технических наук, руководителем Холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС», доцентом кафедры Судостроения на внутренних водных путях Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Ред.: Алексей Иванович, Ваше выступление 11 июня в качестве эксперта Рабочей группы КСТП по морской логистике вызвало живой интерес участников. Сегодняшний наш разговор — это попытка более глубоко взглянуть на современные вызовы в сфере мореплавания, судоходства, судостроения и судоремонта, взаимодействия с иностранными партнерами. Ваше мнение по планам государства установить предельный возраст эксплуатации судов в 50 лет?

А. И.: В мореплавании есть понятие «плавание по дуге большого круга»*. Данный вид навигации используется при дальних плаваниях на трансокеанских маршрутах. На сетке карты, в зависимости от картографической системы, проложенный маршрут может выглядеть изогнутой дугой, при этом являясь прямым и самым коротким путем между двумя точками. Такой эффект возникает по причине «выравнивания» Земного эллипсоида на плоскости карты. Это, если говорить языком бизнеса — стратегическое плавание. Отмечу, что при малом плавании, на коротких



* ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО КРУГА—

Это движение судна по кратчайшему расстоянию между двумя точками на поверхности Земли.

Дуга большого круга — это часть окружности, получаемая при сечении шара плоскостью, проходящей через его центр.

В навигации такой путь также называют ортодромией (от греческих слов «прямой угол» и «путь»).



Судно «Волго-Дон 201» 1976 г. п.

маршрутах такой метод навигации неприемлем. То же самое и в любом деле: когда происходит дальнее планирование, то острое желание добиться цели кратчайшим путем далеко не всегда является оптимальным. Похожую ситуацию мы наблюдаем сейчас и в вопросах отечественного судостроения.

Для меня суда — как люди: физический возраст всегда имеет второстепенное значение. Важно, как ты себя чувствуешь. Самое главное для флота — кем, когда, где и как судно строилось и эксплуатировалось.

Например, выполнялись только минимально необходимые требования классификационного общества или судовладелец рачительно следил за всеми системами и механизмами, регулярно выполнял апгрейды оборудования, производил замену металла не только там, где толщины были ниже ограничительных критериев, но и с перспективой учета следующих докований. В моей практике были десятилетние суда, требующие немедленной утилизации, а есть 45–50 летние ухоженные теплоходы, к которым собственники относятся как к кормильцам — с любовью и уважением.

Кстати, если кто бывал по флотской работе на реке Лене, обращали внимание, что после окончания навигации экипаж самостоятельно консервирует судно, вычищая подсланевое пространство в машинном отделении руками под тряпку, штурманы-механики и матросы-мотористы сами выполняют ремонтные

и профилактические работы, включая необходимую выморозку винторулевого комплекса, понимая, что с началом следующей навигации судно будет не только «кормить» работой, но и снова станет уютным гостеприимным домом на ближайшие 7–9 месяцев. Чистота и ковры не только в жилых и общественных судовых помещениях, но и в ходовой рубке, и даже в машинном отделении. Для гостей предложат домашние тапочки вместо уличной обуви. В этом я убедился еще в 1990 году, когда проходил практику в Киренской РЭБ флота, работая на судне «Жиганск», тип «Омский». И сейчас у местных речников такое же отношение к флоту.

Ред.: Однако государство ищет возможности стимулировать утилизацию старых судов.

А. И.: Весьма сомнительный аргумент, особенно с учетом уже афишированного ранее гранта на утилизацию. Кроме того, сейчас парадоксально критическая ситуация на рынке металлолома — крайне низкие цены на территории РФ. Объективно, списывать флот на лом — получать реальные копейки, которые не могут рассматриваться как первичный капитал для судостроительных проектов. Приведу пример: после аварий танкеров в Керченском проливе мы провели экономические исследования по возможным выгодам от вынужденной утилизации судов такого типа. Получилось, что цены у потенциальных утилизаторов 9–18 млн руб. за судно, а если рассмотреть продажу только оборудования, систем, механизмов, дельных вещей с этих судов, то цена по общему перечню составит от 30 до 60 млн руб., в зависимости



Суда «река-море» 1960–1970-х г. п. в ожидании начала навигации



Судно «река-море» тип «Сормовский», проект 1557.



Судно «река-море» тип «Нефтерудовоз», проект 1570.

от технического состояния конкретных агрегатов. Все это имущество уже давно не производится и может быть востребовано на вторичном рынке для нужд судоремонта, поставки СЗЧ и судового снабжения. Понятно, что при этом должен быть квалифицированный демонтаж под надзором регистра, что также потребует дополнительных затрат, но тем не менее — это вариант для второй жизни оборудования судов, выходящих из эксплуатации.

Поэтому о «стимулировании утилизации» могут рассуждать только те, кто не прожил настоящую флотскую жизнь, а к судам относится только как к инструментам для средств заработка.

Достойного флота на замену нет, а при хорошем уходе старички еще поработают — «не в паспорт смотрите, кардиограмму изучите»!

Ред.: Тем не менее судам от 30 лет предполагается ввести требования о ежегодном освидетельствовании на соответствие безопасности мореплавания и судоходства с внесением поправок в КТМ.

А. И.: Это камень, брошенный в сторону классификационных обществ, а они явно этого не заслуживают.

РС и РКО за последние годы значительно усилили качество контроля за поднадзорным флотом. Кроме того, в соответствии с правилами регистра, все суда и так проходят ежегодное освидетельствование. В конце концов, есть понятие зон значительной коррозии — это участки металлических конструкций корпусов судов, где степень коррозионного износа превышает допустимые пределы, но остается в приемлемых границах. Такое состояние требует особого внимания при контроле состояния конструкций и планировании ремонтных работ. При каждом классификационном и промежуточном освидетельствовании на судах река-море плавания 1960-1970-х годов постройки может меняться несколько десятков тонн металла и получается, что на этом флоте уже 90% замены корпуса судна, да и механизмы уже стоят новые или капитально отремонтированные.

Ред.: Если государство не услышит мнение перевозчиков, кто из участников судостроительного бизнеса, по Вашему мнению, способен заместить все суда «река-море» старше 40 лет дедвейтом от 1 тыс. до 9,1 тыс. тонн к 2030 году, как это планировалось?

А. И.: С учетом того, что раз всем крупнотоннажным судостроением в стране занимается завод «Звезда» — вотчина НК «Роснефть», то ОСК как лидер отрасли



Судно «река-море», тип «Омский».

в малотоннажном и среднетоннажном судостроении может принять на себя тяжелое бремя реинкарнации судов «река-море» плавания. Полагаю, что такой выбор может быть связан, в первую очередь, с технической готовностью и инфраструктурной ограниченностью к выполнению именно таких судостроительных проектов, ну а во-вторых — с финансовым потенциалом ГТЛК.

Ред: Для этих целей государство планирует собрать около 210 млрд руб. из надбавки к портовому сбору и освидетельствованию судов. В качестве одного из инструментов для финансирования льготного лизинга построенных судов также планируется ввести инвестсбор, который будет формироваться по параметрам Минпромторга, Российской палаты судоходства и «ОСК».

А. И.: Очевидно, что такой сбор с судовладельцев возрастных судов будет для них абсолютно неподъемен и любые попытки переложить в дальнейшем это бремя на грузовладельцев также не принесут явного успеха. Да и сама по себе сумма сбора также выглядит утопично. То, что экономисты вывели результирующую финансовую модель, абсолютно не означает возможности ее выполнения. Предлагаемого инвестсбора, вкупе с фондом народного благосостояния, точно не хватит. Видится, что тут оставлена возможность для поиска дополнительных доноров — «блохи ищут новую собаку». К сожалению, сейчас отдельные предложения в околоправительственных структурах очень быстро трансформируются в законы без опыта первичной апробации.

Ред.: Реанимируя отечественное судостроение, государство пытается разработать механизмы защиты отечественных производителей, в т.ч. нормативно-правовые, в части предотвращения заказа судов на иностранных верфях или покупки на рынке в целях замещения возрастного флота.

А. И.: Это лоббизм целей ограниченной группы интересантов, причем в итоге не реализуемый. Объясняю почему: на СССР трудились два десятка судостроительных стран как социалистического, так и капиталистического лагеря. Развитие отечественного

судостроения продвигалось в т.ч. благодаря сотрудничеству в этих вопросах с другими государствами. Однотипные суда строились одновременно и на территории Советского Союза, и в других странах. Производилось сравнение судовых параметров, сличение навигационных характеристик, делались выводы, корректировались проекты и рабочая документация — совершенствовалась советская судостроительная индустрия.

Попытки замкнуть отрасль и «не пущать чужаков» – меркантильный интерес не очень чистой воды. Ну а запрет приобретения флота у иностранных собственников в итоге создаст коллапс со сменой флага российскими судовладельцами, действующими в интересах того же государства.

Придется, как всегда, для своих придумывать льготы оперативной смены флага. Помним: в начале 90-х различные льготы на ввоз алкоголя и табака для Российского фонда инвалидов войны в Афганистане, Национального фонда спорта (НФС), Фонда 50-летия Победы, РПЦ и др. Да и сейчас таких примеров можно набрать на отдельное интервью.

Ред.: Тогда амбициозные планы к 2030 году самостоятельно построить 500 сухогрузов, контейнеровозов и танкеров — это нереализуемая задача?

А. И.: Давайте вместе посчитаем: если 2026 и 2030 годы учитывать, то надо строить по 100 судов в год, если не учитывать — по 125. Обратим внимание, в отлаженных судостроительных условиях — это абсолютно реалистичный план, особенно при наличии только у ОСК 60+ судостроительных предприятий — вполне рабочая арифметика. Ждать недолго, посмотрим по итогу года.

Ред.: Флот строится для перевозчиков. Если создать льготные условия финансирования (не более 3% годовых в рублях) на приобретение построенных судов, это привлечет частных заказчиков на российские судостроительные верфи?

А. И.: На первый взгляд, «заманушка» в 3% видится очень перспективной. На рынке зарубежного судостроения 4–7% годовых в долларах — это рабочий формат, но с учетом космических цен на результаты отечественного судостроения, даже беспроцентный заем не позволит окупиться построенному судну ни за пять, ни за десять лет.

Ред.: Лидеры судостроительной отрасли страны разрабатывают унифицированные платформенные решения для создания универсального судна на единой архитектуре (сухогруз/танкер/контейнеровоз), что Вы думаете по этому поводу?

А. И.: Такие примеры в отечественном судостроении судов «река-море» профессионалам известны. Например, суда типа «Сормовский» проекта 1557 и «Нефтерудовоз» проекта 1570, а также «Балтийский» проекта 791 и «Нефтерудовоз» проекта 1553 — это унифицированные братья, но, отметим, что каждое универсализированное судно всегда теряет в отдельной выделенной специфике. Более того, универсальное судно удобно в первую очередь судостроителям, а вот то, что касается потребителей, то тут появится много вопросов. Например, в недрах машинного отделения танкера должны стоять паровые котлы, дополнительные трубопроводы, посты управления грузовыми операциями, грузовые манифолды и пр. Такое оборудование отсутствует в сухогрузах, в итоге унификация потребует дополнительных корректировок

№	ФАКТОР	СТОИМОСТЬ	РОССИЯ	КИТАЙ
1	Стоимость металла	руб., тыс.	50–60	55–65
2	Средняя зарплата сварщика	руб., тыс.	100–200	100–200
3	Стоимость кВт•ч	руб.	10–15	25
4	Стоимость судна RSD-59	руб., млрд	2,5	1

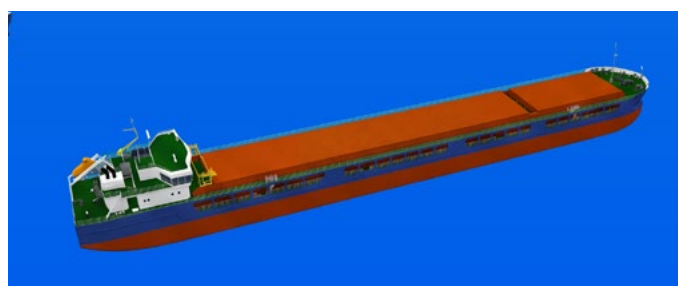


и доработок. Однотипные суда, и те обладают различными особенностями — проектирование под конкретные линии, грузы, порты, водоемы. Недаром только сухогрузных типов судов смешанного «река-море» плавания, построенных во времена СССР, мы знаем полтора десятка.

Ред.: Насколько реалистична для потребителей идея создания сухогруза с усиленной речной функцией?

А. И.: Для начала необходимо понять, что именно идейные вдохновители такого концепта подразумевают под красивой фразой «усиленная речная функция». Допустим, как обозначалось, это судно с морским классом R2-RSN (4,5) — зачем речному судну второй морской ограниченный класс?

Идем дальше: длина 141 м — максимальная для Волго-Донского канала. Ширина до 17 м — также максимальная для камер шлюза — а с чего взяли, что речным перевозчикам нужны такие большие сухогрузы? Вместо классических валовых линий у этого судна задуманы движительно-рулевые комплексы на базе винторулевых колонок, которые, конечно же, по мнению идеологов, обеспечивают высокую маневренность на реке. Согласен, для судостроителей — это максимально выгодно: высокая продажная стоимость, простая компоновка и монтаж. Ремонт, в случае поломки, возможен только в заводских условиях. А что это означает для речников? Малейшее



ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

- ДЛИНА: 140,88 м
- ШИРИНА: 16,98 м
- ВЫСОТА БОРТА: 6,00 м
- ОСАДКА: 4,7 м (море) / 3,6 м (река)
- ДЕДВЕЙТ: 8144 т (море) / 5320 т (река)
- ДВИГАТЕЛИ: 2 дизеля х 1200 кВт (1630 л. с.) каждый, которые приводят в движение два гребных винта
- СКОРОСТЬ ХОДА: 10,2 узла
- АВТОНОМНОСТЬ: 20 суток (море) / 12 суток (река)
- ЭКИПАЖ: 10–11 человек
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВМЕСТИМОСТЬ: 248 контейнеров TEU

Таблица 1. Факторы влияния на стоимость новостроя в России и Китае.

касание грунта, что на реке при нынешних глубинах высоко вероятная ситуация, — сразу приобретает целый пласт дорогостоящих проблем с ВРК. Следующее: сухогруз предназначен для работы в смешанном плавании, осадка 3,6 м в речном режиме и 4,5 м — в морском. Соответственно, дедейт 5500 т в реке и 7820 т в море.

Таким образом, получается, что при движении по ВВП мертвый фрахт составит более 2000 т. За что на реке, где заработки меньше, чем на море, судовладельцам такая «роскошь»? Если судно типа «Омский» берет на реке свои 3000 т на осадку 3,26 м, то и в море оно с этим грузом продолжает движение с поправкой на осадку в морской воде. Отметим, что многие проектные бюро брались за попытку создания «современного Омского» по версии 2.0., но пока ни у кого этого не получилось.

Ред.: Если сравнить строительство одноплатного судна на отечественных верфях и на иностранных, то какие факторы являются первостепенными для выбора места строительства?

А. И.: Мы все, работая на перевозке грузов и пассажиров на морских и внутренних водных путях, создавая воднотранспортную инфраструктуру и гидротехнические сооружения, искренне хотим и делаем все для строительства флота тут, на наших мощностях.

К сожалению, сегодня, если рассматривать чисто коммерческие условия, этот выбор очевиден. Конечно — Китай. Давайте обратим внимание на упрощенную сравнительную таблицу по строительству сухогруза RSD59:

Рыночную стоимость металла будем считать одинаковой. Средняя зарплата сварщика также в сравнительных пределах. Электричество на китайской верфи почти в 2–2,5 раза дороже, но при этом итоговая стоимость судна в 2,5 раза выше в России. Спрашивается, как так?

Отмечу, что RSD59 спроектирован в годы, когда расход ГСМ наших судовладельцев не сильно беспокоил, топливо стоило значительно дешевле, скорость движения судов не была приоритетным фактором. В целом и экономика, и сама жизнь в стране были другими. Считаю, что этот проект судов, в свое время спроектированный замечательным проектантом, доктором технических наук, профессором В. Е. Егоровым, сейчас морально устарел и не может рассматриваться как перспективный в потенциальных судостроительных расчетах.

ОКОНЧАНИЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

Мнение редакции может не совпадать с мнением эксперта.

Фотографии: fleetphoto.ru; личный архив А. И. Зайцева



**CHERVETS
PARTNERS**

CHERVETS.PARTNERS — ЮРИДИЧЕСКАЯ ФИРМА, СОЧЕТАЮЩАЯ СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ И ТРАДИЦИИ ПРОФЕССИИ. МЫ КОНСУЛЬТИРУЕМ БИЗНЕС, НЕКОММЕРЧЕСКИЙ СЕКТОР И ЧАСТНЫХ ЛИЦ ПО ВОПРОСАМ РОССИЙСКОГО И ИНОСТРАННОГО ПРАВА. ОСОБЕННОСТЬ НАШЕГО ПОДХОДА — СОВМЕЩЕНИЕ ЭКСПЕРТИЗЫ В ОБЛАСТИ ПРАВА И ЭКОНОМИКИ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ РЕШЕНИЙ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ ЗАКОННОСТИ И ДЕЛОВЫМ ЗАДАЧАМ КЛИЕНТОВ.



**ВОЗМОЖНОСТИ
ОПЕРЕЖАЮТ
ОЖИДАНИЯ**



**ОДНА КОМАНДА — ЭТО ТО, К ЧЕМУ
МЫ СТРЕМИМСЯ. ЭТО СПОСОБ ОПРЕДЕЛЕНИЯ
ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ, А НЕ ЕЕ СТИРАНИЯ.**

МЫ ЗАНИМАЕМСЯ РАЗРЕШЕНИЕМ РОССИЙСКИХ И МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРОВ, ВОПРОСАМИ КОРПОРАТИВНОГО ПРАВА, СДЕЛКАМИ СЛИЯНИЙ И ПОГЛОЩЕНИЙ, СОПРОВОЖДЕНИЕМ ФИНАНСОВЫХ СДЕЛОК И ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ОФОРМЛЕНИЕМ И ЗАЩИТОЙ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ И ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ, НАЛОГОВЫМ КОНСУЛЬТИРОВАНИЕМ И СПОРАМИ, КОНСУЛЬТИРОВАНИЕМ ЧАСТНЫХ КЛИЕНТОВ, УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ ЗАЩИТОЙ, ЭКОНОМИЧЕСКИМ И ФИНАНСОВЫМ АНАЛИЗОМ.

EMERGENCY RESPONSE SERVICE (ERS): ЭВОЛЮЦИЯ БЕРЕГОВОЙ АВАРИЙНОЙ ПОДДЕРЖКИ И НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА



Захаров Алексей Юрьевич

Начальник управления. Управление технической экспертизы,
Российский морской регистр судоходства

Если ранее необходимость в службах экстренного реагирования (Emergency Response Service – ERS) диктовалась прежде всего соображениями минимизации последствий природного характера или ошибок судовождения, то сегодня на первый план выходит фактор физической уязвимости коммерческого флота перед преднамеренными внешними воздействиями.

КОГДА УГРОЗА ПРИХОДИТ НЕ СО СТОРОНЫ СТИХИИ

Военные конфликты последних лет — в Черном море, акватории Красного моря и на Ближнем Востоке — привели к резкому повышению рисков атак на гражданские суда, и в первую очередь на нефтеналивные танкеры. Морские безэкипажные катера, противокорабельные ракеты и даже магнитно-прилипающие мины из разряда экзотических угроз превратились в повседневную реальность для судов, перевозящих углеводороды.

В этих условиях перечень традиционных сценариев аварий — посадка на мель, столкновение, пожар — дополнился качественно новыми вызовами: оценкой структурных повреждений после взрыва или попадания ракеты, прогнозом распространения воды — а при более серьезных последствиях и нефтепродуктов — через пробоины нестандартной конфигурации, определением возможности безопасного перехода судна в порт-убежище.

Именно здесь на помощь приходит система круглосуточной береговой поддержки судовладельцев, позволяющая в режиме реального времени рассчитать аварийную остойчивость и остаточную прочность корпуса. Выработанная в ходе десятилетий эволюции морского регулирования (от требований MARPOL до правил SOLAS о безопасном возвращении в порт), эта услуга сегодня оказалась востребованной как никогда.

Береговая служба экстренного реагирования не заменяет спасателей, но она дает капитану и береговому менеджменту нечто, без чего невозможно грамотное

управление аварией, — самое ценное в критической ситуации: достоверную техническую информацию для принятия единственно верного решения.

В данной статье мы рассмотрим, как служба экстренного реагирования регулируется на международном уровне, на какие типы судов распространяется, какова роль классификационных обществ в ее предоставлении, а также сравним российскую и мировую практику оказания этой критически важной услуги.

МЕЖДУНАРОДНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ: ОТ MARPOL К SOLAS

На международном уровне требования к службам аварийной поддержки закреплены несколькими ключевыми документами.

Базовым актом является Приложение I Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов MARPOL 73/78. Правило 37.4 (вступило в силу 1 января 2007 г.) устанавливает: «Все нефтяные танкеры дедвейтом 5000 тонн и более должны иметь быстрый доступ к компьютерным береговым программам расчета поврежденной остойчивости и остаточной конструктивной прочности». Данное требование стало первым глобальным юридически обязывающим актом, вводящим ERS в практику. Аналогичное требование, но для вод США, содержит Закон об ответственности за загрязнение нефтью OPA-90.

Однако настоящим прорывом стало распространение требований к ERS на пассажирские суда. В 2014 году вступила в силу поправка к SOLAS — новое правило II-1/8-1.3.1.2, вводящее обязательное требование

для новых пассажирских судов, построенных 1 января 2014 года и позднее, иметь либо бортовые компьютеры остойчивости, либо береговую поддержку в целях предоставления эксплуатационной информации капитану для безопасного возвращения в порт после аварийного затопления.

Это правило распространяется на пассажирские суда длиной 120 м и более или имеющие три и более основных вертикальных зоны. Идея «безопасного возвращения в порт» (Safe Return to Port – SRtP) была заложена еще пакетом поправок к SOLAS 2006 года, вступившим в силу в 2010 году для пассажирских судов, построенных после 1 июля 2010 года.

Концепция основана на философии, что само судно является его лучшей спасательной шлюпкой, и покидание судна в открытом море должно быть крайней мерой.

Таким образом, международная система аварийной поддержки сегодня охватывает не только нефтяные танкеры, но и пассажирский флот, реализуя принципиально новый уровень безопасности мореплавания.

НА КАКИЕ СУДА РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ?

Обязательные требования к наличию доступа к береговой ERS-поддержке распространяются на следующие категории судов:

- Нефтяные танкеры дедвейтом 5000 тонн и более (по MARPOL 73/78 Приложение I, Правило 37.4);
- Все нефтяные танкеры, работающие в водах США (по OPA-90);
- Пассажирские суда длиной 120 м и более или имеющие три и более основных вертикальных зоны, построенные 1 января 2014 г. и позднее (по SOLAS II-1/8-1). В общей сложности это требование распространяется на все современные крупные круизные лайнеры и паромы.

В 2016 году МАКО (Международная ассоциация классификационных обществ) издала Рекомендации по работе береговых центров экстренного реагирования.

Кроме того, согласно Руководящим принципам OCIMF (Oil Companies International Marine Forum), те же требования рекомендованы для газовозов и химических танкеров, а в некоторых национальных юрисдикциях — для всех крупнотоннажных судов. Важно подчеркнуть, что услуга ERS может предоставляться для судов любых типов и назначения на добровольной основе для повышения уровня безопасности.

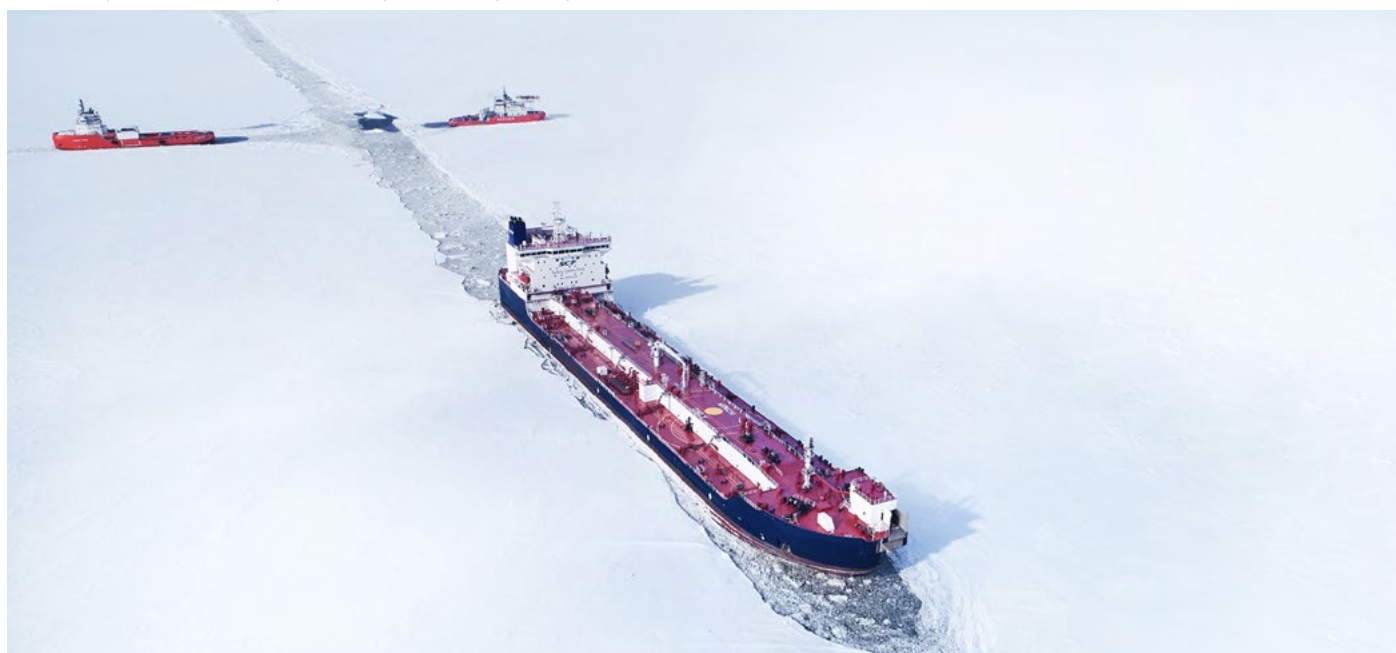
СУТЬ РАБОТЫ ERS: ТЕХНОЛОГИЯ СПАСЕНИЯ

Суть работы ERS можно выразить простой формулой: «Правильное решение в первые часы аварии предотвращает катастрофу».

При заключении договора для каждого судна создается цифровая модель, которая используется для будущих оперативных расчетов. Служба работает в круглосуточном режиме. В штате организации должны быть специалисты по мореходным качествам судов и по прочности корпуса. Расчеты должны осуществляться с использованием специализированного программного обеспечения.

В случае наступления аварийной ситуации и при поступлении запроса от экипажа судна команда ERS в течение двух часов (а для пассажирских судов в течение часа) должна приступить к выполнению расчетов для конкретного судна, в которые входят:

1. Оценка аварийной остойчивости и остаточной продольной прочности — расчет влияния поступления воды на посадку и остойчивость, а также способности корпуса выдерживать нагрузки без разрушения.
2. Анализ посадки на мель — определение усилий, действующих на корпус при посадке на мель, и условий для снятия с мели при необходимости.
3. Расчет потребности в осушении отсеков — определение объема груза/балласта, который необходимо перекачать или откачать для изменения посадки или крена.
4. Оценка предлагаемых аварийных планов — проверка схем снятия с мели, приема балласта, откачки воды и временного ремонта на техническую обоснованность и безопасность.



Танкер «Штурман Альбанов».

5. Для пассажирских судов — дополнительный анализ для обеспечения безопасного возвращения в порт с учетом сохранения работоспособности критически важных систем, включая электроснабжение, связь и навигационное оборудование.

Важно подчеркнуть, что ERS предоставляет не абстрактные расчеты, а рекомендации судовладельцу и, прежде всего, капитану по действиям для сохранения живучести судна.

ПРАКТИКА ОКАЗАНИЯ ERS В РОССИИ И МИРЕ МИРОВАЯ ПРАКТИКА

Классификационные общества стали основными операторами ERS, поскольку располагают наиболее полной расчетной базой по каждому классифицируемому судну.

На мировом рынке лидирующие классификационные общества предлагают собственные решения. Lloyd's Register имеет крупнейшую в мире службу Ship Emergency Response Service (SERS), охватывающую более 2500 судов.

DNV предоставляет услуги ERS, обеспечивающие соответствие не только требованиям MARPOL и OPA-90, но и SOLAS II-1/8-1 для пассажирских судов. DNV также предлагает три уровня учений (Communication Test, Scenario Exercise, Real Time Exercise) для поддержания готовности экипажа и береговых команд к реальным аварийным ситуациям.

Bureau Veritas предлагает ERS, нацеленный на предоставление технической помощи в случаях аварий через расчеты остаточной прочности и аварийной остойчивости. ABS реализует сервис Rapid Response Damage Assessment (RRDA).

РОССИЙСКАЯ ПРАКТИКА

В отличие от общемировой практики, где услуги ERS оказывают преимущественно классификационными обществами, в Российской Федерации такие услуги в основном оказываются независимыми ком-

паниями. На начало 2026 года действовало четыре организации, оказывающие такие услуги.

С мая 2026 года Российский морской регистр судоходства (РС) также предоставляет услуги аварийной поддержки в рамках Центра экстренного реагирования — Emergency Response Center (RS-ERC). Специалисты Регистра выполняют аварийные расчеты остойчивости и прочности в режиме 24/7, вырабатывая рекомендации экипажу судна в кратчайшие сроки с момента поступления аварийного запроса. Важно отметить, что данные услуги предоставляются Регистром для любых судов вне зависимости от класса и флага регистрации.

БУДУЩЕЕ ERS: ПЕРСОНАЛИЗИРОВАННЫЙ ПОДХОД

Современное развитие ERS идет по пути интеграции аналитических возможностей с новыми технологиями: использование цифровых двойников судов для более точного прогнозирования поведения при аварии, расширение применения ERS для проведения регулярных учений и тренировок без реального происшествия, а также дальнейшее распространение обязательных требований ERS на более широкий круг судов, включая пассажирские суда меньшего размера.

Итогом этих усилий должно стать формирование целостной системы аварийной поддержки, где береговая компьютерная экспертиза будет столь же обязательной и отработанной, как и наличие спасательных плотов или противопожарного оборудования.

Как показала практика, единичный факт успешного применения ERS с лихвой окупает затраты на сервис, которые несопоставимы со стоимостью судна, груза и возможным экологическим и человеческим ущербом.

☑ Статья подготовлена по материалам нормативных документов ИМО, информации классификационных обществ и отраслевых публикаций.



Арктический танкер для транспортировки сырой нефти.



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

СУДОХОДСТВО В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ И ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ В УСЛОВИЯХ КОНФЛИКТА. ЧАСТЬ 1



Зембатов Марат Русланович

Директор Центра междисциплинарных исследований Института государственного и муниципального управления НИУ «Высшая школа экономики», заместитель председателя Российско-Оманского делового совета при Торгово-промышленной палате России, кандидат экономических наук

Мировое морское сообщение держится на ограниченном числе проходов, где география превращается в экономический фактор: это восемь проливов и два канала: Ормузский пролив, Малаккский пролив, Баб-эль-Мандебский пролив, Турецкие проливы, Балтийские проливы, Гибралтар, Дуврский пролив, Тайваньский пролив, а также Суэцкий канал и Панамский канал. Каждый из этих проходов сокращает морское плечо и уменьшает срок доставки, удерживая фрахт в расчетном диапазоне. Однако при нарушениях пропускной способности этих каналов и проливов глобальная система товарно-транспортных цепочек сталкивается с удорожанием логистических услуг и физическим дефицитом товаров, вызванным возникновением рисков для судоходства.

УЗКИЕ МЕСТА МИРОВОЙ ЛОГИСТИКИ И ЦЕНА ОРМУЗА

Ормузский пролив занимает особое место среди «узких мест» глобальной логистики. Через него идут потоки нефти и СПГ, нефтепродуктов и серы, удобрений и бокситов. По оценке Международного энергетического агентства (IEA) в 2024 году и в I квартале 2025 года через Ормуз проходило более четверти мировой морской торговли нефтью и СПГ (прежде всего, катарского происхождения). В 2024 году 84% сырой нефти и конденсата из Ормуза направлялись в Азию; Китай, Индия, Япония и Республика Корея вместе получали 69% этого потока. [1]

До кризиса через Ормуз проходило около 125–140 судов в сутки. В конце мая 2026 года спутниковые данные говорят о снижении движения примерно до 11 проходов в сутки в среднем.

Сбой такой глубины означает потерю нормальной пропускной способности примерно на 90%.

Это не может не вызывать макроэкономических эффектов в энергетических потоках: чем меньше рейсов с нефтью и нефтепродуктами из Персидского залива, тем выше риск роста цен и утраты физической

доступности энергоресурсов для отдельных секторов глобального рынка.

На рынке нефти и СПГ Ормуз нельзя быстро заменить. У Саудовской Аравии есть Восточно-Западный трубопровод к Красному морю (Янбу), у ОАЭ — трубопровод к Фуджейре в Оманском заливе. Эти маршруты снимают часть давления с пролива, но их свободной мощности недостаточно для замены всего морского потока. Для Катар, Кувейт, Ирак и части саудовского и эмиратского экспорта зависимость от Ормуза сохраняется. В результате сбой в проливе влияет на цены нефти и СПГ, авиационного топлива и нефтехимического сырья, а в конечном счете — на цены удобрений, морского топлива и ставки страхования.

ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, IMCA и OCIMF* оценили рост рисков при проходе судов через Ормузский пролив и издали отраслевое руководство по безопасному транзиту. Документ адресован судовладельцам, операторам, капитанам, офицерам безопасности судна и компании, а также береговым службам управления. Он предназначен для того, чтобы дать практические инструкции по планированию судоходства в Персидском заливе и Ормузском проливе при повышенном уровне угроз.

Руководство носит рекомендательный характер. Оно применяется вместе с BMP-MS (Best Management

* ТЕРМИНЫ

- **ICS** — International Chamber of Shipping (Международная палата судоходства).
- **BIMCO** — Baltic and International Maritime Council (Балтийский и международный морской совет) — крупная международная ассоциация судовладельцев, операторов, брокеров и морских агентов.
- **INTERCARGO** — International Association of Dry Cargo Shipowners (Международная ассоциация судовладельцев сухогрузного флота).
- **INTERTANKO** — International Association of Independent Tanker Owners (Международная ассоциация независимых владельцев танкеров).
- **IMCA** — International Marine Contractors Association (Международная ассоциация морских подрядчиков. Объединяет компании, работающие в морском строительстве, offshore-проектах, подводных работах и обеспечении морских операций).
- **OCIMF** — Oil Companies International Marine Forum (Международный морской форум нефтяных компаний. Отраслевая организация нефтяных компаний по вопросам безопасности танкерных перевозок, терминалов и морских операций).

Practices for Maritime Security, «Руководство по мерам морской безопасности»), но не заменяет решений капитана и требований государства флага и направлено на максимально полное информирование участников судоходства о рисках и практических способах их предотвращения в связи с текущей кризисной ситуацией в регионе Персидского Залива [11].

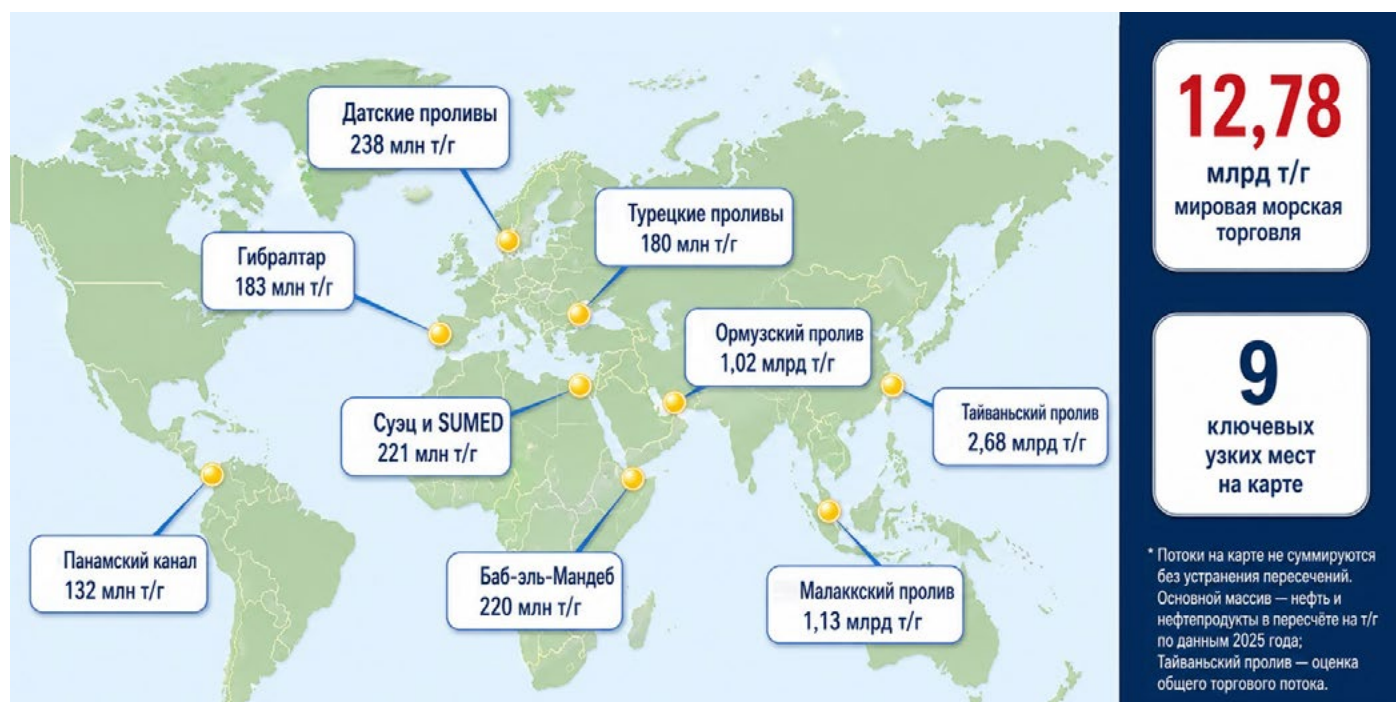
ПРАВОВАЯ ОСНОВА СУДОХОДСТВА В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года относит международные проливы к особому режиму транзитного прохода. Суда пользуются правом непрерывного и быстрого прохода между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой. Прибрежные государства обязаны

объявлять об известных опасностях для навигации и не препятствовать транзитному проходу. В соответствии с положениями пункта 1 статьи 38 «В проливах ... все суда ... пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий, за исключением того, что, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью, транзитный проход не применяется, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в исключительной экономической зоне». Кроме того, в соответствии с нормами статьи 26 Конвенции, «иностранные суда не могут облагаться никакими сборами лишь за их проход через территориальное море». [2]

Иран подписал Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года, но не ратифицировал ее. Позиция национального права Ирана изложена в Законе о морских районах Исламской Республики Иран в Персидском заливе и Оманском море 1993 года. Закон устанавливает территориальное море шириной 12 морских миль, прилежащую зону, исключительную экономическую зону и континентальный шельф. Он предусматривает контроль военных кораблей, судов с опасными грузами, подводных лодок и деятельности, которую Иран считает угрозой безопасности. [3]

В мае 2026 года стало известно о создании Ираном нового органа власти — Администрации водных путей сообщения Персидского залива. Функции этого органа власти в том числе предусматривают взимание платы с судов, проходящих через Ормузский пролив. А правовым основанием для сбора платы с судов могут служить положения иранского закона и положения статьи 25 Конвенции ООН («Прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным», пункт 1) и статьи 26 («Иностранное судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату



Объем морских коммерческих грузов, проходящих через узкие места мировой морской логистики в 2025 году.

Дата	Судно	IMO	Тип	Флаг	Дедвейт / вместимость	Район	Последствия
1 марта	STENA IMPERATIVE	9666077	Химовоз / продуктовый танкер	США	49 777 DWT	Порт Бахрейна	Поражение у причала, пожар, один погибший работник верфи, двое тяжело ранены
4 марта	SAFEEN PRESTIGE	9593517	Судно снабжения / грузовое судно	Н/д в открытой сводке IMO	Н/д	2 мили к северу от Омана	Затонуло, нефтяная пленка, без пострадавших
11 марта	MAYUREE NAREE	9323649	Балкер	Таиланд	Около 30 193 DWT	11 миль к северу от Омана	Пожар на борту, три погибших моряка
11 марта	ONE MAJESTY	9424912	Контейнеровоз	Япония	6 724 TEU	25 миль к северо-западу от Рас-эль-Хаймы	Повреждение корпуса, без пострадавших
11 марта	STAR GWYNETH	9301031	Kamsarmax-балкер	Маршалловы Острова	82 790 DWT	50 миль к северо-западу от Дубая	Повреждение трюмов и бака, без пострадавших
11 марта	SAFESEA VISHNU	9327009	Танкер	Маршалловы острова	73 976 DWT	Район порта Хор-эз-Зубайр, Ирак	Пожар, один погибший моряк; экипаж покинул судно
11 марта	ZEFYROS	9515917	Химовоз / продуктовый танкер	Мальта	Около 50 155 DWT	Район Хор-эз-Зубайр, Ирак	Сопутствующие повреждения и пожар вследствие атаки на Safesea Vishnu
12 марта	SOURCE BLESSING	9243198	Грузовое судно	Н/д в открытой сводке IMO	Н/д	35 миль к северу от Джебель-али	Повреждение, без загрязнения и пострадавших
16 марта	GAS AL AHMADIAN	9849629	Газовоз	Н/д в открытой сводке IMO	Н/д	23 мили к востоку от Фуджейры	Повреждение, без пострадавших
5 мая	CMA CGM SAN ANTONIO	9294173	Контейнеровоз	Н/д в открытой сводке IMO	Н/д	30 миль к северо-востоку от Дибба-эль-Фуджейры	Повреждение, восемь раненых моряков
26 мая	OLYMPIC LIFE	9844277	Танкер / грузовое судно	Н/д в открытой сводке IMO	Н/д	60 миль к востоку от Маската	Повреждение, ограниченный разлив бункера, без пострадавших

Таблица 1. Информация IMO о морских инцидентах в Ормузском проливе (по данным [5]).

за конкретные услуги, оказанные этому судну. Эти сборы взимаются без дискриминации», пункт 2). Эта административная мера сразу же вызвала резкую негативную реакцию США и внесение указанной Администрации в санкционный список США. [4]

ПОРАЖЕННЫЕ СУДА: ЧТО РЕАЛЬНО СЛУЧИЛОСЬ

Ситуация в Ормузском проливе продолжает оставаться напряженной, несмотря на декларируемую по состоянию на конец мая — начало июня готовность и американской, и иранской сторон к продолжению переговоров.

География инцидентов указывает на существенную проблему: теперь никакой порт в регионе нельзя назвать гарантированно безопасной точкой, даже если он находится вне внутренней части Персидского залива. Если повреждения и угрозы отмечались

у пролива, на подходах к Оману, у Фуджейры, Рас-эль-Хаймы, Дубая, Катара, Ирака и Бахрейна, то капитан и DPA (Designated Person Ashore, «назначенное лицо» по МКУБ — Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения — уполномоченное должностное лицо компании на берегу) теперь должны выбирать конкретный сценарий захода. Первый сценарий — это проход без длительного ожидания, с заранее подтвержденным причалом, лоцманом, бункером и окном терминала. Второй сценарий захода — это сервис вне Ормуза: порты Фуджейра, Хор-Факкан, Джебель-Али или Сохар (Оманское побережье Аравийского моря), но с отдельной проверкой рейдовой обстановки, доступности катеров, ограничений по STS (Ship-to-Ship Transfer, перегрузка «судно — судно») и фактов подмены сигнала спутниковой навигации (GPS spoofing).



Суда в Ормузском проливе, май, 2026 г. Вид с полуострова Мусандам, Оман.

К концу мая 2026 года ИМО подтверждала 39 инцидентов с пораженными судами в районе Ормуза, а также 11 смертей моряков (Таблица 1).

И во всех случаях критически важно учитывать последние сообщения UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations, Британский центр морских торговых операций), JMIC (Joint Maritime Information Center, Объединенный морской информационный центр) и NAVAREA IX (Морской район навигационных предупреждений № IX, охватывающий северо-западную часть Индийского океана, включая Персидский залив, Оманский залив и прилегающие воды).

Для обеспечения более безопасного прохода применяются Рекомендации для отрасли по безопасному управлению транзитом судов через Ормузский пролив.

СТРАХОВАНИЕ:

ЧТО ИЗМЕНИЛОСЬ В УСЛОВИЯХ ПОКРЫТИЯ

В Ормузском кризисе страхование стало главным ограничителем рейса после физической безопасности экипажа. Судно без военного покрытия, P&I (Protection and Indemnity insurance, страхование ответственности судовладельца) и H&M (Hull and Machinery insurance, страхование корпуса и механизмов судна или страхование КАСКО судна), а также без санкционной проверки не сможет работать в нормальном коммерческом режиме с соблюдением всех обязательных требований международного морского права.

Судно не должно входить в район Ормузского пролива без письменного подтверждения действующего покрытия P&I, H&M и военных рисков, а также без отдельного согласования того, кто оплачивает дополнительную премию за военные риски (AWRP). Если чартер содержит оговорку CONWARTIME, VOYWAR или аналогичное условие BIMCO о военных рисках,

AWRP обычно возмещается фрахтователем. Если такой оговорки нет, обязанность фрахтователя оплатить AWRP не возникает автоматически и должна быть зафиксирована отдельно [7].

3 марта 2026 года Joint War Committee расширил список зон повышенного риска. В него вошли весь Персидский/Аравийский залив, Оманский залив, Ормузский пролив, Бахрейн, Кувейт, Оман, Катар, зоны Красного моря и Аденского залива южнее 18° с. ш., а также расширенные районы у Сомали и Пакистана.

Цифры стали критическими. Howden Re в апрельском отчете указал, что до конфликта военные риски для транзита оценивались примерно в 0,10-0,125% стоимости корпуса. В марте 2026 года ставка выросла до 2-3% стоимости судна. Для судна стоимостью 100 млн долл. это давало диапазон от 375 тыс. до 3 млн долл. за рейс. Для танкера или LNG-судна стоимостью 250 млн долл. ставка 3% означает 7,5 млн долл. по военному риску [8].

Контейнерные линии также перенесли военный риск в тариф. В отраслевых материалах указывался War Risk Surcharge Harpag-Lloyd в размере 1500 долл. за TEU для стандартных контейнеров и 3500 долл. за рефрижераторный или специальный контейнер.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

[1] World oil transit Chokepoints // https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/world_oil_transit_Chokepoints

[2] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву: заключена в Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.: вступила в силу 16 ноября 1994 г. [Электронный ресурс] // United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. — URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

[3] قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان [Электронный ресурс] // — URL: https://rc.majlis.ir/fa/law/print_version/92205

[4] U. S. Department of the Treasury. Economic Fury Targets Iranian Maritime Extortion. 27.05.2026; OFAC FAQ 1249; OFAC SDN Recent Action 20260527. URLs: <https://home.treasury.gov/news/press->



Судно Mauree Naree под флагом Таиланда, атакованное в Ормузском проливе.

releases/sb0507; <https://ofac.treasury.gov/faqs/1249>; https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20260527_33; см.: Oman caught between US and Iran after Tehran's claims of joint strait of Hormuz plan. Muscat silent about plans — opposed by US — to charge fee and demand details on nationality of all transiting ships // <https://www.theguardian.com/world/2026/may/15/iran-oman-coordinating-management-strait-of-hormuz-tolls-ships>

[5] International Maritime Organization. Middle East — Highlighted (confirmed) incidents. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Middle-East-highlighted-incidents.aspx>

org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Middle-East-highlighted-incidents.aspx

[6] Reuters. Still too risky to move seafarers out of Gulf, U. N. agency boss says. 01.06.2026. URL: <https://www.reuters.com/world/middle-east/still-too-risky-move-seafarers-out-gulf-un-agency-boss-says-2026-06-01/>

[7] Hapag-Lloyd. Shipping to and from the Upper Gulf, Arabian Gulf and Persian Gulf — War Risk Surcharge. 01.03.2026. URL: <https://www.hapag-lloyd.com/en/services-information/news/2026/03/shipping-from-upper-gulf--arabian-gulf--and-persian-gulf--a-war-.html>

[8] Howden Re. Strait of Hormuz report. 27.03.2026. URL: https://www.howdenre.com/sites/howdenre.howdenprod.com/files/2026-03/HowdenRe_Strait_of_Hormuz_report_March272026.pdf

[9] Port of Fujairah. POF Tariff Book, effective 1 February 2026. URL: https://fujairahport.ae/wp-content/uploads/2026/01/POFTariff_1_Feb_2026.pdf

[10] SOHAR Port and Freezone. Port Tariff 2025/2026. URL: https://soharportandfreezone.om/wp-content/uploads/2025/08/SOHAR_Port_Tariff_2025_2026.pdf

[11] Industry Guidance on the Safe Management of Vessel Transit through the Strait of Hormuz [Электронный ресурс]/International Chamber of Shipping (ICS), BIMCO, International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), International Marine Contractors Association (IMCA), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF). — May 2026. — 22 p. — URL: <https://www.bimco.org/media/45umc0ox/guidance-strait-of-hormuz-final.pdf>

Фотографии: Reuters, ABC News

ПРОДОЛЖЕНИЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ



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





ВОЛГОГРАДСКИЙ ЗАВОД СУДОВОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

«Волгоградский завод судового машиностроения» (ООО «ВЗСМ») — надежный производитель штампованных судовых закрытий для судостроения и судоремонта. Предприятие с многолетним производственным опытом, необходимой конструкторской и технологической документацией, парком станков и оборудования и коллективом высококвалифицированных специалистов.

900



ВИДОВ ПРОДУКЦИИ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ

Производим широкую линейку продукции для комплексного оснащения судов



90



ЛЕТ ОПЫТА

С 1931 года мы развиваем свою историю, накапливаем опыт и внедряем передовые технологии производства



150



ПРОФЕССИОНАЛОВ В ШТАТЕ

В штате предприятия трудятся высококвалифицированные специалисты. Команда регулярно расширяется



140



ЕДИНИЦ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Полный цикл работ на собственном производстве: станки, установки, литейный цех

📍 400112, Россия, г. Волгоград, ул. Арсеньева, д. 2

☎ +7 (988) 960-01-31

✉ mail@vzsm34.ru, marketing@vzsm34.ru



Волгоградский завод
судового машиностроения
www.vzsm34.ru



ООО «МОРБАЗА» — логистический оператор на морских и внутренних водных путях

Компания оказывает полный комплекс услуг по сопровождению строительства гидротехнических сооружений.

ПЛАВКРАН «ПК-154»



КЛАСС:	РКО / О-ПР2,0 (лед 10)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1984
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Будапешт, ВСКЗ Ganz
ДЛИНА:	52,00 м
ШИРИНА:	15,82 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,10 м
ОСАДКА:	1,40 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1х 6NVD48-2 – 1,485 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

ПЛАВКРАН «ПК-303»



КЛАСС:	РКО / ✕ О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1992
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Бор
ДЛИНА:	51,80 м
ШИРИНА:	16,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,60 м
ОСАДКА:	1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1х 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

ПЛАВКРАН «ПК-569»



КЛАСС:	РКО / ✕ О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1988
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Череповецкий ССЗ
ДЛИНА:	52,00 м
ШИРИНА:	15,98 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,60 м
ОСАДКА:	1,16 м
ДВИГАТЕЛЬ:	1х 8Ч1А23/30-1, 330 кВт
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	16 т

БУКСИР «МБ-1217»



КЛАСС:	РМРС / КМ ★ Ice2 R3-RSN Tug/Water tanker
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1989
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Пермь
ДЛИНА:	49,84 м
ШИРИНА:	10,40 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,50 м
ОСАДКА:	2,45 м
МОЩНОСТЬ:	1400 л. с. / 2х 515 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	17 т

БУКСИР-ТОЛКАЧ «КАПИТАН КОЛОМИЕЦ»



КЛАСС:	РКО / О2,0 (ЛЕД20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1968
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Пермь / обновление Калач-на-Дону, 2025
ДЛИНА:	40,00 м
ШИРИНА:	8,60 м
ВЫСОТА БОРТА:	3,20 м
ОСАДКА:	2,40 м
МОЩНОСТЬ:	1000 л. с. / 2х368 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	14 т

БУКСИР-ТОЛКАЧ «РЕЧНОЙ-83»



КЛАСС:	РКО / Р1,2
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1974
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Москва
ДЛИНА:	30,22 м
ШИРИНА:	7,90 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,70 м
ОСАДКА:	1,30 м
МОЩНОСТЬ:	450 л. с. / 2х165 кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	8 т

Проекты «МОРБАЗЫ» — уникальные по сложности задачи, связанные со строительством и ремонтом гидротехнических сооружений, возведением автономных временных строительных объектов на воде и на береговых линиях. Для бесперебойной реализации задач Заказчика ООО «МОРБАЗА» имеет в распоряжении собственный флот.

☎ +7 (812) 670 38 58

@ office@morbaza.com

🌐 WWW.MORBAZA.COM

АППАРЕЛЬНАЯ БАРЖА «МОРБАЗА-2»



КЛАСС:	РКО / О-ПР2,0 (ЛЕД 20)
ПРОЕКТ:	943-ТБ
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1985
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Вычегодская РЭБ флота
ДЛИНА:	56,63 м
ШИРИНА:	12,20 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА В ГРУЗУ:	1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	580 т

БАРЖА-ПЛОЩАДКА «577»



КЛАСС:	РКО / О2,0
ПРОЕКТ:	942
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1972
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Сокольская судовой верфь
ДЛИНА:	65,00 м
ШИРИНА:	14,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,00 м
ОСАДКА В ГРУЗУ:	1,56 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	1000 т

БАРЖА «ПП-1201»



КЛАСС:	РКО / О2,0
ПРОЕКТ:	712
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1989
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Кострома
ДЛИНА:	28,00 м
ШИРИНА:	10,00 м
ВЫСОТА БОРТА:	2,70 м
ОСАДКА В ГРУЗУ:	1,75 м
ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ:	100 т

БУКСИР «АДЛЕР»



КЛАСС:	РКО / О2,0 (лед 20)
ГОД ПОСТРОЙКИ:	1968
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	Котлас / обновление Москва 2022
ДЛИНА:	29,42 м
ШИРИНА:	6,84 м
ВЫСОТА БОРТА:	1,80 м
ОСАДКА:	1,00 м
МОЩНОСТЬ:	465 л. с. / 2х170кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ:	6 т

СРЕДНИЙ КАТЕР «КУРЬЕР»



ТИП И МОДЕЛЬ:	Моторное судно «САМАРА-950»
ГОД ПОСТРОЙКИ:	2018
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	РФ, Самарская судовой верфь
ДЛИНА:	9,50 м
ШИРИНА:	2,50 м
ВЫСОТА БОРТА:	1,10 м
ОСАДКА:	0,80 м
ДВИГАТЕЛЬ:	SUZUKI DF 250, 183,80 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 12 чел.

МАЛЫЙ КАТЕР «ФИОРД»



ТИП И МОДЕЛЬ:	Моторное судно «FIORD 670»
ГОД ПОСТРОЙКИ:	2013
МЕСТО ПОСТРОЙКИ:	РФ
ДЛИНА:	6,70 м
ШИРИНА:	2,20 м
ВЫСОТА БОРТА:	0,62 м
ОСАДКА:	0,50 м
ДВИГАТЕЛЬ:	SUZUKI DF-90, 66,20 кВт
ЛЮДЕЙ НА БОРТУ:	до 6 чел.

**СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК****ЧАСТЬ 2**

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

**КОЛЛЕКТИВНЫЙ
ТРУД****МОНТАЖНАЯ ПЛОЩАДКА
ГИДРОАГРЕГАТА СТАНЦИИ**

8 декабря 1940 года состоялся торжественный пуск первого гидроагрегата. В то время еще нигде в мире не сооружались гидроэлектростанции на равнинных реках и нескальных основаниях, поэтому к строительству Угличской и Рыбинской ГЭС было приковано огромное внимание.

Фото колорировано.

ЭНЕРГИЯ, ИСТОРИЯ, НЕЗАМЕНИМЫЙ РУБЕЖ

Угличская ГЭС — один из ветеранов отечественной гидроэнергетики и вторая ступень Волжского каскада. Запущенная в эксплуатацию в 1940 году, к началу войны она была второй по мощности ГЭС в СССР. Однако станция — это не только стратегический энергообъект, но и выдающийся памятник промышленной архитектуры.

Целостный монументальный ансамбль был создан в конце 1930-х годов коллективом мастерской «Волгостроя» под руководством архитектора Вениамина Перлина. Сегодня этот уникальный комплекс, объединивший в едином стиле все сооружения гидроузла, признан объектом культурного наследия и является одним из символов Верхней Волги.

Особую роль Угличская ГЭС сыграла в годы Великой Отечественной войны. В критический период Битвы за Москву (1941-1942 гг.), когда многие электростанции столичного региона были эвакуированы или испытывали дефицит топлива, именно Угличская ГЭС бесперебойно снабжала столицу и оборонные предприятия.

За годы войны станция выработала для Московской энергосистемы около миллиарда киловатт-часов. Не менее важной была и ее транспортная функция: судоходный шлюз гидроузла обеспечил проход судов с миллионами тонн военных и хозяйственных грузов, в том числе для снабжения осажденного Ленинграда.

БАНКЕТ — земляной вал, устраиваемый с нагорной стороны дорожной выемки для защиты ее от стока поверхностной воды или отсыпанная из камня призма в верховой и низовой частях плотины, сооружаемой из грунтовых материалов.

ПОНУР, водонепроницаемое покрытие дна водохранилища, примыкающее к водонапорному сооружению со стороны верхнего бьефа; предназначено для удлинения пути фильтрации воды под сооружением и снижения фильтрационного давления на его подшву; часть флутбета.

ФЛУТБЕТТ (нем. Flutbett, от Flut — поток и Bett — постель, ложе), совокупность частей плотины или другого напорного гидротехнического сооружения, поверх которых протекает открытый водный поток.

ВОДОБОЙ — часть конструкции водосброса, предназначена для гашения энергии потока воды, которая сбрасывается. Является необходимым элементом водосброса, защищает его естественное основание от быстрого размыва водным потоком.

РИСБЕРМА: Расположенный за водобоем участок крепления нижнего бьефа, предназначенный для гашения остаточной энергии потока и защиты водобоя от подмыва.

ВОДА ПОШЛА

...Весь день и вечер тяжелыми хлопьями валил снег. Ночью Волга взыграла и тысячетонной тяжестью обрушилась на банкет, яростно разбросала тяжелые камни, унесла фильтры и прорвалась вперед. Река не пошла по новому руслу. В эту тревожную ночь никто из строителей не сомкнул глаз. Начальник гидроузла и главный инженер строительства отдавали короткие, как боевые приказы, распоряжения. Немедленно начались работы по восстановлению банкета. В тонкие проволоочные сети люди завертывали тяжелые камни и бросали их в бурлящую воду. Через три дня Волга, укрощенная и обузданная, смирилась. Горизонт

воды в верхнем бьефе стал постепенно подниматься и когда достиг отметки 94, водяной поток медленно вполз на понур и с плиты флутбета ринулся вниз, на водобой, на плиты и шашки рисбермы. Начальник гидроузла Рейниш с радостным волнением смотрел, как заполняется водой рисберма. Он снял кепку и восторженно махал ею в воздухе. От переполнивших чувств ему хотелось громко кричать: — Вода пошла-а-а!

Октябрь 1939 год

УГЛИЧСКАЯ ГЭС. НАШИ ДНИ

В КОРОТКИЙ СРОК

Несмотря на большое отставание строителей и опоздание прибытия оборудования, самый сложный монтаж выполнен в короткие сроки. Самые оптимистичные графики предусматривали продолжительность монтажа от трех до пяти месяцев. Фактически монтаж был закончен в полтора месяца.

В самую горячую пору на Угличскую ГЭС были откомандированы лучшие работники сектора: Зурабов, Глушко, Зайцев, Чудновский, Смирнов, Вихман, Никонов, Яковлева, Павлова, Моргунова и другие.

Предпусковые дни весь коллектив монтажников работал энергично, четко. Люди забывали об отдыхе, не уходили с производства по двое, трое и даже четверо суток. На ошиновке масляных выключателей показали высокий класс работы старший прораб распределительного устройства 13,8 кВ тов. Кашинцев и мастер Рябко. С большим упорством и настойчивостью руководил работами прораб тов. Алешин, подготавливал для приема напряжения распределительное устройство 3 кВ. Высокая организованность, глубокое знание проектов, горячее желание коллектива выполнить задание партии и правительства — дать ток Москве — вот что характеризует работу монтажников последние предпусковые дни. От руководителей монтажа требовалось умение быстро, на ходу решать подчас сложные технические вопросы, которые в обычных условиях решаются неделями.

Например, подготовка и испытание обмотки статора высокого напряжения на Днепрогэсе заняли около 20 дней, на Угличской гидростанции они были закончены и испытаны в течение пяти часов. Чтобы достигнуть этого успеха, нужна была инженерная смекалка.

Смелое решение было предложено тов. Зурабовым: использовать один из генераторов тепловой станции и путем медленного и плавного повышения напряжения испытать обмотку статора.

Или другой пример. До включения генератора в сеть оставались считанные часы. Вся операция подключения могла сорваться, так как к этому времени Волгострой еще не получил колонки синхронизации. Выручила опять-таки смекалка советских инженеров. Тов. Глушко быстро собрал колонку синхронизации, наладил и дал возможность своевременно включиться в систему Мосэнерго. В шутку колонку называют «синхроноскопом» в консервной банке.

Большую работу вели за последние месяцы заместитель главного инженера Моисей Борисович Грановский, начальник монтажного сектора Александр Иванович Грачев и начальник Угличской монтажной конторы т. Андрианов. Они появлялись везде, где требовались большой опыт, совет, помощь. Ток Москве дан. Коллектив монтажников получил большой опыт. Это дает уверенность, что вторая турбина Угличской ГЭС, турбины Шекснинской гидростанции будут смонтированы и пущены в еще более короткие сроки, с большей организованностью.

А. Андреев («Большая Волга», 5 декабря 1940 г.)



Работа водосливной плотины Угличской ГЭС. Фото колорировано.

СЕРДЦЕ ГИДРОСТАНЦИИ: СОЗДАНИЕ ТУРБИН-РЕКОРДСМЕНОВ

Рабочее колесо гидротурбины — это без преувеличения технологическое сердце ГЭС. Именно этот самый сложный узел, вращаемый силой воды, приводит в движение вал генератора, преобразуя механическую энергию в электрическую. За каждым таким агрегатом стоит своя история. Но история турбин, созданных для Угличской и Рыбинской ГЭС в конце 1930-х годов, — это повесть об инженерной дерзости и рекорде мирового масштаба.

В 1938 году, когда строительство Угличского и Рыбинского гидроузлов шло полным ходом, перед организацией «Волгострой» встал вопрос по оснащению будущих станций гидротурбинами. Заказ на их проектирование и изготовление был размещен на флагмане советского машиностроения — Ленинградском Металлическом заводе (ЛМЗ). Однако техническое задание «Волгостроя» вызвало на заводе настоящий шок.

Инженерам требовалось создать поворотно-лопастные турбины мощностью 55 МВт с диаметром рабочего колеса 9 метров. На тот момент это была беспрецедентная задача: мировой рекорд диаметра составлял 7,2 метра. Новые машины должны были превзойти все существующие аналоги в 1,6 раза по мощности. Руководство ЛМЗ, взвесив все риски и отсутствие мирового опыта в создании подобных гигантов, наотрез отказалось от контракта.

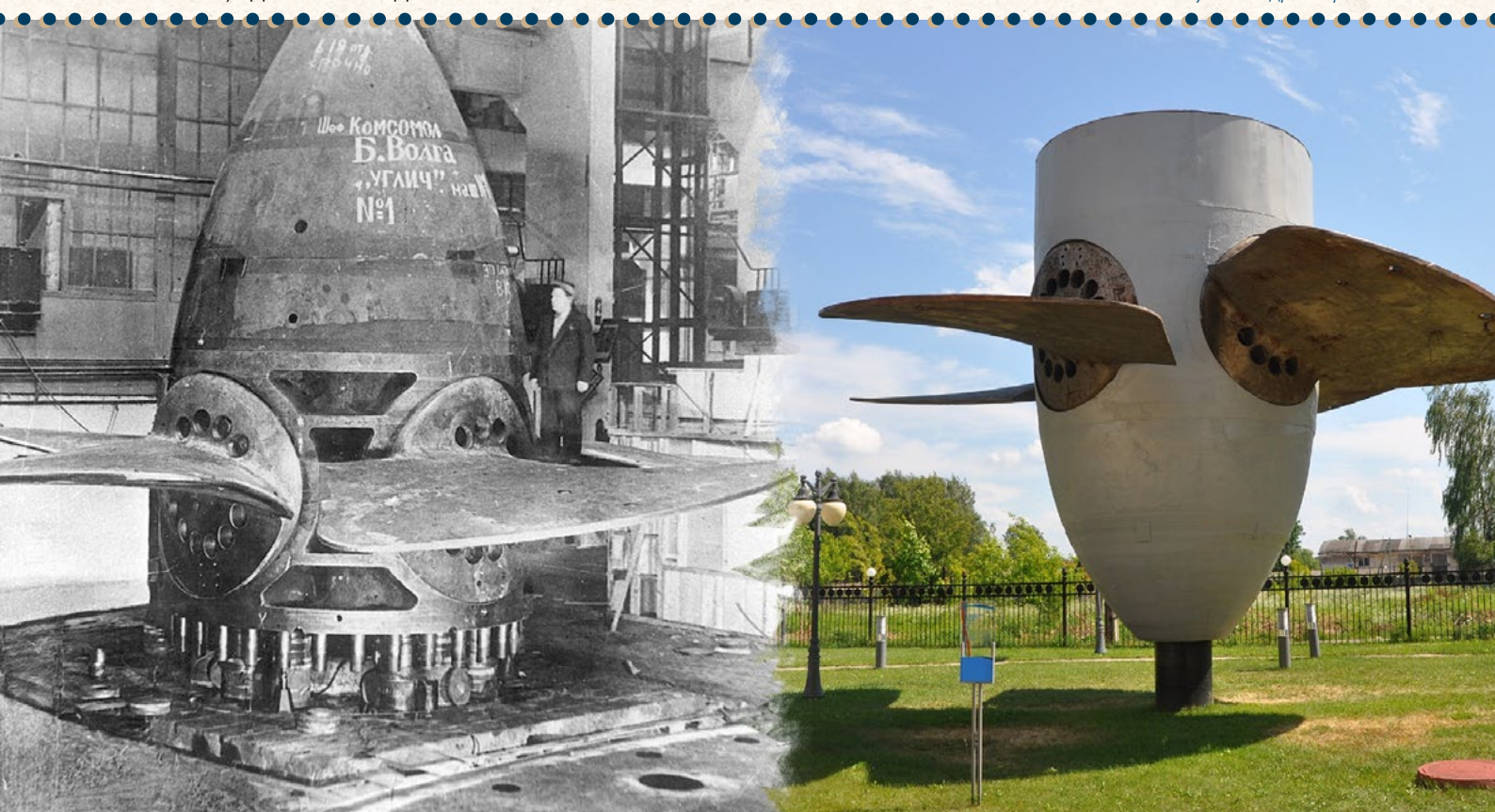
Проект оказался на грани срыва. Но инженеры «Волгостроя» нашли нетривиальный выход из тупиковой ситуации. Детали этой истории сохранились в воспоминаниях профессора Сергея Николаевича Вяземского, одного из создателей Угличской ГЭС:

««Волгострой» заставил ЛМЗ запроектировать и построить гидротурбину поворотно-лопастного типа для Угличской и Рыбинской ГЭС с диаметром рабочего колеса 9000 мм. До этого мировой максимум был 7200 мм, то есть наша машина мощнее всего того, что было до нас, в 1,6 раза (мощность растет пропорционально квадрату диаметра). Все это происходило в Дмитрове, при мне. Дирекция завода наотрез отказалась. Тогда мы пустили «троянского коня»: заключили, в обход дирекции, трудовое соглашение с группой конструкторов ЛМЗ, которая и начала проектировать машину. Только когда эскизный проект был готов, дирекция спохватилась и согласилась на договор с «Волгостроем»».

Смелый шаг увенчался успехом. В 1939 году Ленинградский Металлический Завод не просто выполнил заказ, но и установил мировой рекорд, создав самые большие и мощные на тот момент гидротурбины в мире.

Первая из них, турбина №1, более 80 лет верой и правдой служила на Угличской ГЭС, став живым памятником инженерной мысли и настойчивости ее создателей.

Материалы и фотографии предоставлены Угличским Музеем Гидроэнергетики



Рабочее колесо турбины №1, созданное на ЛМЗ для Угличской ГЭС.

ВЕЛЕСГАРД



ВЕЛЕСГАРД более 19 лет защищает металл от коррозии в экстремальных условиях на берегу и в море. Мы производим АКЗ покрытия для портовой, гражданской инфраструктуры, офф-шорных нефтяных платформ, судостроения и судоремонта.

Мы движемся в авангарде индустрии и внедряем тренды в практику жизни.

ВЕЛЕСГАРД - покрытия, которые нужны профессионалам.

ПРЕИМУЩЕСТВА:

Технологичность

Материалы для работы на берегу и в море при влажности до 99% и температуре до -18°C .

Готовое покрытие толщиной до 2 000 мкм ЗА ОДИН СЛОЙ.

Экономичность

Специальная линейка для судостроителей с минимальным количеством наименований = упрощенный технический процесс и отсутствие остатков материалов.

Адаптивность

Покрyтия с управляемой полимеризацией – под ваш производственный цикл.

Эффективность

Доказанный рост производительности вашего предприятия в 2,5-3 раза без дополнительных вложений. Минимизация текущих ремонтов; стойкость к абразивному износу (ледовым нагрузкам), химическая и био-стойкость.



ВЕЛЕСГАРД



☎ **8 (920) 049-63-76**
🌐 **city@welesgard.ru**
📍 **welesgard_city**



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

АНАЛИЗ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАБОТЫ МОРСКИХ ПОРТОВ БАЛТИЙСКОГО БАССЕЙНА



Селезнёва Алла Валерьевна

К.э.н., доцент,

директор по экономическому анализу и логистике проектного института АО «Ленгипроречтранс»

Анализ показателей работы морских портов Балтийского бассейна за последние 15 лет был выполнен на базе данных АО «Морцентр» для широкой аудитории специалистов отрасли в целях изучения их динамики и тенденций развития. В современных условиях возникает необходимость учитывать значительные колебания фактических показателей перевозок при планировании и прогнозировании деятельности, включая разработку финансовых моделей для оценки окупаемости инвестиционных проектов в течение срока их реализации и последующей эксплуатации.

Общий объем перевозки грузов в морских портах Балтийского бассейна в 2025 году составил 271 млн тонн, или 31% от объема перевозок по всем морским бассейнам России. По сравнению с 2024 годом этот показатель уменьшился почти на 2 млн тонн. Для справки: в 2025 году далее по убыванию вклада в объем перевозок следуют Азово-Черноморский (удельный вес составляет 30%), Дальневосточный (29%), Арктический (10%) и Каспийский (1%) бассейны.

В структуре объема перевалки грузов в морских портах Балтийского бассейна в 2025 году (рис. 1) более половины (51%) занимали нефть и нефтепродукты, уголь и удобрения (по 15%), контейнеры (6%), металлы (2%) и зерно (1%). Для сравнения, на рис. 2 приведена структура объема перевалки грузов

во всех морских портах России.

Структурная динамика объемов перевозки грузов через морские порты Балтийского бассейна (рис. 3) показывает, что за последние 15 лет общий объем вырос в 1,5 раза, и это произошло за счет роста объемов перевозки угля и зерна (в 2,5 раза), удобрений (почти в 6 раз) и наливных грузов (на треть).

Более подробно динамика объемов перевозки грузов через морские порты Балтийского бассейна в этот же период с разбивкой на сухие и наливные грузы показана на рис. 4. Видно, что объем перевозок растет, а объемы наливных грузов преобладают над объемами сухих на 15%. За последние 15 лет объем перевозок сухогрузов в Балтийском бассейне увеличился на 75%, а наливных — на 27%.

На рис. 5 показана динамика объемов перевалки

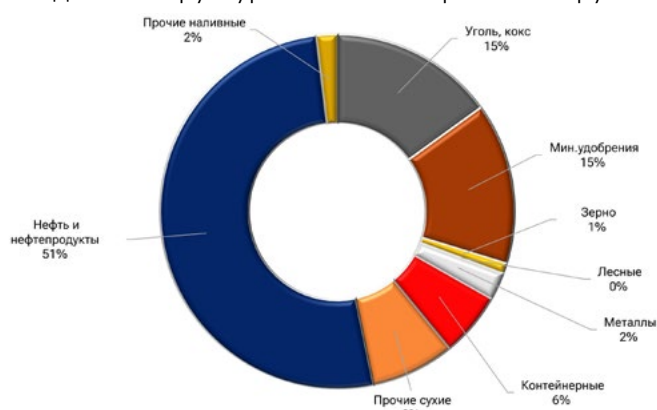


Рисунок 1. Структура объема перевалки грузов в морских портах Балтийского бассейна в 2025 г.
Источник данных: АО «Морцентр».



Рисунок 2. Структура объема перевалки грузов в морских портах РФ в 2025 г.
Источник данных: АО «Морцентр».

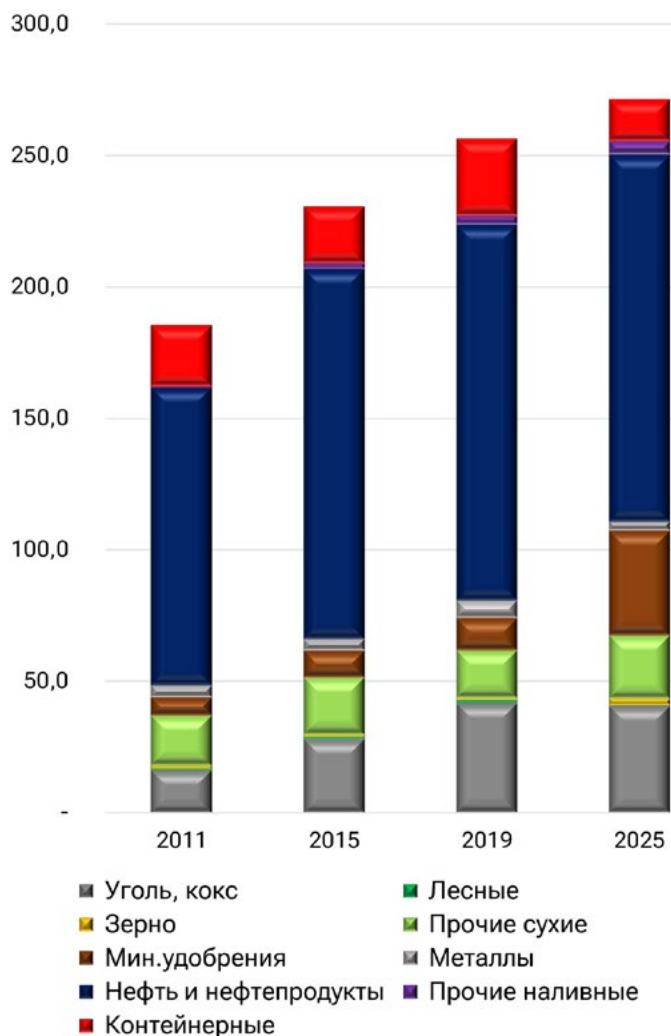


Рисунок 3. Структурная динамика объемов перевозок грузов через морские порты Балтийского бассейна в 2011–2025 гг., млн тонн. Источник данных: АО «Морцентр».

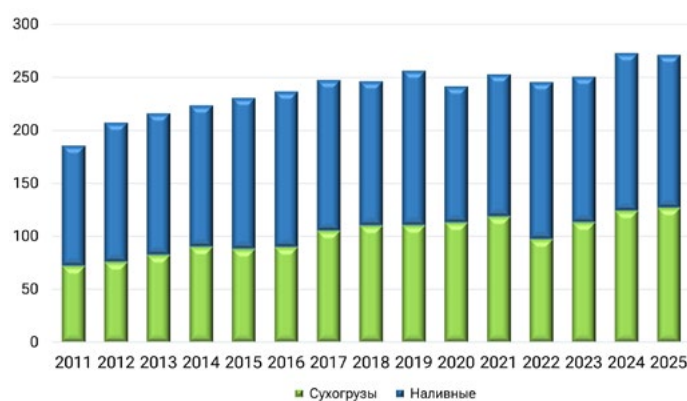


Рисунок 4. Динамика объемов перевозки грузов через морские порты Балтийского бассейна в 2011–2025 гг., млн тонн. Источник данных: АО «Морцентр».

основных сухогрузов и сырой нефти за последние 15 лет. На графике видно, что объемы перевалки лесных, зерновых грузов и металлов достаточно стабильны, а объемы перевалки угля и нефти изменяются более динамично. После значительного сокращения объемов перевалки контейнеров в 2022 году стал заметен их постепенный рост.

Если рассматривать объемы перевалки в каждом порту Балтийского бассейна, то на рис. 6 видно, что в 2025 году лидировал порт Усть-Луга с перевалкой нефти, угля, удобрений и прочих наливных грузов.

На 2-м месте по объему перевалки в 2025 году находился порт Приморск (с перевалкой нефти и нефтепродуктов).

На 3-м месте среди морских портов бассейна находился Большой порт СПб, который в основном занимался перевалкой контейнеров, удобрений и металлов.

Далее рассмотрим порты бассейна по убыванию объемов.



Порт Бронка



Калининградский морской торговый порт

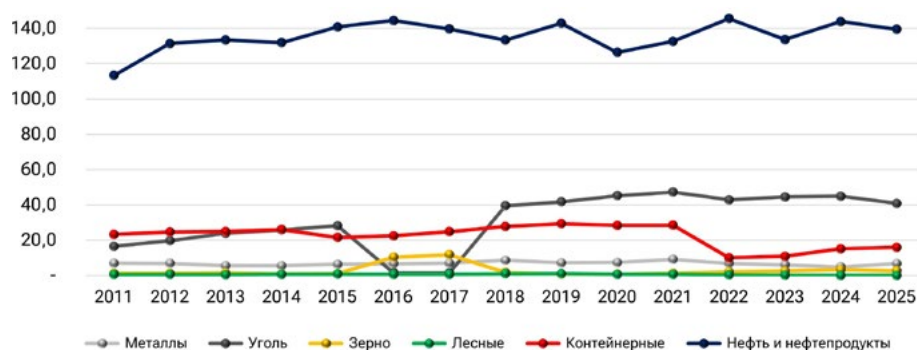


Рисунок 5. Динамика объемов перевалки основных сухогрузов и сырой нефти в морских портах Балтийского бассейна в 2011–2025 гг., млн тонн. Источник данных: АО «Морцентр».

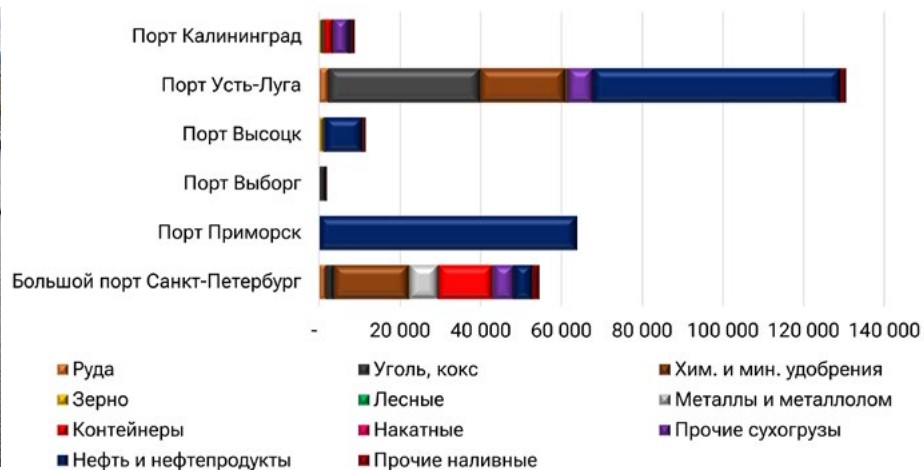


Рисунок 6. Объем перевалки в морских портах Балтийского бассейна по укрупненной номенклатуре грузов в 2025 г., тыс. тонн. Источник данных: АО «Морцентр».

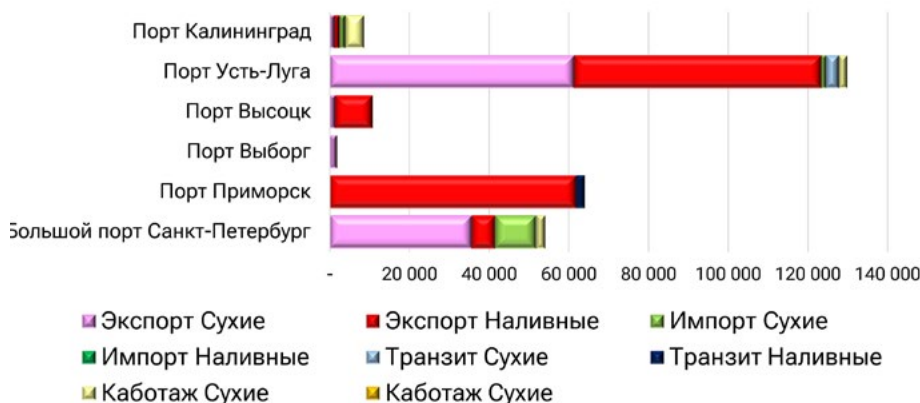


Рисунок 7. Объем перевалки грузов в морских портах Балтийского бассейна по направлениям перевозок в 2025 г., тыс. тонн. Источник данных: АО «Морцентр».

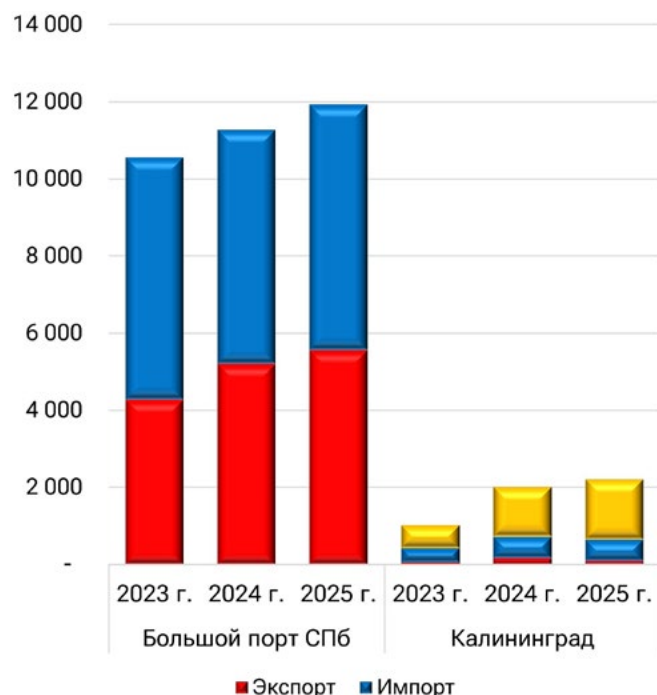


Рисунок 8. Объем перевалки контейнерных грузов в морских портах Балтийского бассейна в 2023–2025 гг., тыс. тонн.
Источник данных: АО «Морцентр».

В порту Высоцк обрабатывали нефтепродукты и зерно. В Калининграде преобладала перевалка зерна, контейнеров, паромных и пищевых наливных грузов.

В Выборге в 2025 году в основном перегружался уголь, а также удобрения и прочие грузы.

Проведенный анализ объемов перевалки грузов в морских портах Балтийского бассейна по направлениям перевозок показал (рис. 7), что в 2025 году в порту Усть-Луга в основном сухие и наливные грузы отправлялись на экспорт.

В порту Приморск в основном производился экспорт наливных грузов, и имелась небольшая доля их транзита.

В Большом порту СПб в основном сухие грузы отправлялись на экспорт, в меньшей степени осуществлялись импорт сухогрузов, экспорт наливных и каботаж сухих грузов.

В Высоцке в основном осуществлялся экспорт наливных грузов.

В Калининграде — каботаж сухих, в меньшей степени осуществлялись импорт и экспорт сухих, а также

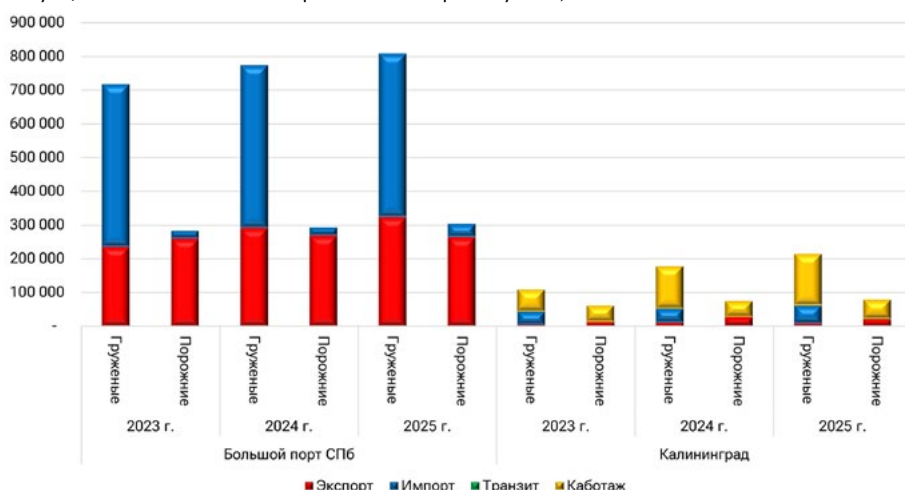


Рисунок 9. Объем перевалки контейнерных грузов в морских портах Балтийского бассейна в 2023–2025 гг., ДФЭ.
Источник данных: АО «Морцентр».



Петролеспорт

экспорт наливных грузов.

В Выборге небольшие объемы перевалки сухогрузов отправлялись на экспорт и в каботаж.

Если отдельно рассматривать объемы перевалки контейнеров, то на рис. 8 видно, что в Большом порту СПб перевалка контейнеров за последние 3 года выросла на 13%, а в порту Калининграда — в 2,2 раза. На рис. 9 видно, что такой значительный рост был вызван в том числе увеличением экспорта и импорта (в 1,5 раза), перевалкой порожних контейнеров на экспорт (на 60%) и в каботаже (более чем на 20%), а также ростом объемов каботажных перевозок (в 2,5 раза).

По итогам 2025 года можно сделать вывод о стабильном вкладе морских портов Балтийского бассейна в перевалку угля, металлов, нефти и нефтепродуктов и о снижении их вклада в общий объем перевалки всех морских портов России по контейнерным, зерновым и лесным грузам.

Проведенный анализ показывает, что за последние 15 лет грузопотоки Балтийского бассейна имели значительную динамику, что указывает на необходимость учитывать значительные колебания фактических показателей перевозок при планировании и прогнозировании деятельности, включая разработку финансовых моделей для оценки окупаемости инвестиционных проектов в течение срока их реализации и последующей эксплуатации объектов.

Фотографии: bs-gp.ru; Порт «Бронка»; Холдинг Глобал Портс; АО «КМЗ»; РБК; Медиалупба.





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»
191119, Санкт-Петербург, ул. Марата, дом 69-71, литер А, помещ. 21-Н, БЦ «RENAISSANCE PLAZA».
тел.: +7 (812) 3802323; email: reka@vblc.ru;
сайт: www.vblc.ru

РЕКЛАМА

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

 **INOK TM**

WWW.INOK-TM.COM

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

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

SECRETARY@INOK-TM.COM

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

+7 (812) 401-9920

+7 (812) 449-1791

IV Форум
**«Арктика-
Регионы»**

НОВЫЕ ДАТЫ! **13 – 14 августа 2026**

Архангельск

**ДЕЛОВАЯ
ПРОГРАММА**

25+ деловых
мероприятий

260+
спикеров

16+
пресс-подходов

10+ соглашений

**УЧАСТНИКИ
ФОРУМА**

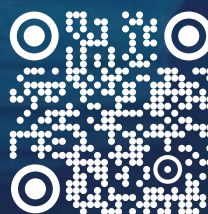
1500+
участников

45+
регионов России

250+
VIP-персон

**ВЫСТАВОЧНАЯ
ЭКСПОЗИЦИЯ**

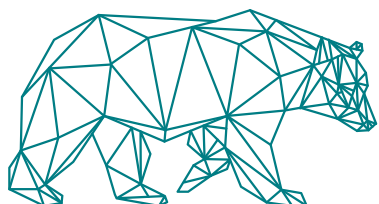
- Стенд Правительства Архангельской области
- Презентация проектов и демонстрация продукции
- Уличная экспозиция



arcticports.ru

Здесь
начинается
Арктика

РЕКЛАМА



Правительство
Архангельской
области



АГЕНТСТВО
РЕГИОНАЛЬНОГО
РАЗВИТИЯ



Апрель-Май-Июнь

41

ЮБИЛЕЙНАЯ НЕДЕЛЯ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА

В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ СОСТОЯЛОСЬ ЗАСЕДАНИЕ КОЛЛЕГИИ РОСМОРРЕЧФЛОТА, ПОСВЯЩЕННОЕ 150-ЛЕТИЮ ГУМРФ

18 мая в Санкт-Петербурге состоялось выездное совместное заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте, посвященное 150-летию Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова.

Заседанию на базе ГУМРФ предшествовало открытие новых лабораторий, тренажерных классов и экспозиции «Галерея славы» в учебном корпусе на Заневском проспекте, д. 5.

С приветственным словом в начале работы коллегиального совещательного органа выступили заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай и начальник Главного штаба ВМФ — первый заместитель Главнокомандующего ВМФ России, адмирал Владимир Касатонов.

От лица губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова к присутствующим обратился вице-губернатор Кирилл Поляков.

Председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ», председатель Попечительского совета ГУМРФ Виктор Олерский в своем выступлении отметил, что «Макаровка — это пример дисциплины».

Заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко вручили награды работникам и обучающимся ГУМРФ от Минтранса России и ФАМРТ.

Совместное заседание прошло под председательством руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрея Тарасенко.

В рамках повестки дня доклад «Система подготовки





об итогах периода ледокольных проводок 2025–2026 года в Финском заливе и представил предложения по совершенствованию работы ледокольной группировки.

Руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Андрей Лаврищев представил доклад «Первая навигация Багаевского гидроузла: от строительства к эксплуатации».

19 мая, в день 150-летия ГУМРФ, высшие должностные лица органов государственной власти РФ посетили парусное учебное судно «Мир» и приняли участие в юбилейных торжествах в Петропавловской крепости Санкт-Петербурга. Полуденный выстрел с Государева бастиона также прозвучал в честь ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова — флагманского морского вуза России.

кадров для морского и речного транспорта, вклад в развитие отрасли» представил ректор ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Сергей Соколов.

Ректор отметил, что университет сосредоточится на пяти перспективных стратегических направлениях развития: Арктике, автономном судоходстве, альтернативных видах топлива, судостроении и гидротехнике.

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин доложил о трендах и перспективах развития портов на Балтике.

Начальник Управления безопасности судоходства Росморречфлота Геннадий Сорокин сообщил



Материал и фотографии:
Отдел маркетинга и связей с общественностью ГУМРФ



МАКАРОВКА ВВЕЛА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРЕНАЖЕР УПРАВЛЕНИЯ СКВАЖИНОЙ ПРИ ГАЗОНЕФТЕВОДОПРОЯВЛЕНИЯХ

В Государственном университете морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова введен в эксплуатацию современный тренажер по противодонной подготовке и управлению скважиной при газонефтеводопроявлениях (ГНВП).

Открытие состоялось в рамках выездной Коллегии Росморречфлота, приуроченной к торжественной дате 150-летия университета. В церемонии приняли участие заместитель министра транспорта России Александр Пошивай, руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко и ректор Сергей Соколов.

Тренажер предназначен для обучения буровых бригад, инженерного персонала нефтегазодобывающих предприятий, специалистов противодонных служб, а также обучающихся по буровым специальностям. Комплекс соответствует требованиям Международного форума по управлению скважиной (International Well Control Forum, IWCF).

Оборудование позволяет моделировать полный цикл технологических процессов при бурении нефтяных и газовых скважин, включая спуско-подъемные операции, крепление скважины, а также возникновение и развитие осложнений и аварийных ситуаций, в том числе нефтегазопроявлений и выбросов.

Особенность комплекса заключается в высокой степени реалистичности. В его состав входят пульты и посты управления буровым оборудованием, идентичные применяемым на современных буровых установках: пульт бурильщика, посты управления циркуляционной системой, цементировочным и устьевым



оборудованием, блоком дросселирования и превенторами. Также предусмотрено отдельное рабочее место инструктора с возможностью формирования различных сценариев обучения и оценки действий обучающихся.

Новый тренажер позволит дополнить проводимую университетом подготовку экипажей морских буровых платформ и судов снабжения курсами повышения квалификации морских буровиков. Использование подобных комплексов особенно актуально в условиях роста требований к промышленной безопасности, экологической ответственности и безаварийной эксплуатации объектов нефтегазовой отрасли.

Тренажер противодонной подготовки является уникальным для транспортных вузов России и расширяет возможности ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в подготовке кадров для современных морских нефтегазовых проектов.

Университет взял курс на подготовку специалистов для работы на объектах морской нефтегазодобычи уже 20 лет назад и осуществляет обучение экипажей судов и платформ, оснащенных системами динамического позиционирования, подготовку по покиданию аварийного вертолета под водой и применению систем эвакуации с аварийных платформ.



Материал и фотографии:

Отдел маркетинга и связей с общественностью ГУМРФ

КОНФЕРЕНЦИЯ

5

«СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

**15 сентября 2026
Санкт-Петербург**



Регистрация
на «Судоремонт»

ОРГАНИЗАТОР



Регистрация
на «Портовый сервис»

КОНФЕРЕНЦИЯ «ПОРТОВЫЙ СЕРВИС» + ДЕЛОВОЙ ПРИЕМ

**14 октября 2026
Владивосток**



План – 33, факт – 21: СК «Морвенна» отремонтировала флот с оглядкой на рынок

Изначально судоходная компания «Морвенна» планировала к навигации 2026 года провести техническую подготовку 33 судов — с учетом графиков освидетельствования, доковых работ и плановых ремонтов. Однако по факту ремонт в полном объеме выполнен для 21 единицы флота. Это связано с двумя ключевыми факторами: рыночной конъюнктурой и вынужденной оптимизацией бюджета на фоне роста цен в отрасли.

В основном ремонту подлежали буксиры и баржи класса «река-море» в объеме межнавигационного ремонта, промежуточного или очередного освидетельствования.

Всего в рамках подготовки к навигации-2026 ремонтные работы выполнены на 11 буксирах и 10 баржах. На одном из буксиров был проведен капитальный ремонт двух главных двигателей. На части флота выполнено промежуточное докование и освидетельствование гребных валов.

Ремонт прошел под надзором классификационных обществ РС, РКО и RINA.

Итоги подготовки к навигации 2026



21

Судно прошло
ремонт



11

Буксиров



10

Барж



+15%

Рост стоимости
ремонта



5

Ремонтных
локаций



Компания концентрируется на наиболее востребованной части флота, сохраняя баланс между технической готовностью и загрузкой судов.

Экономика ремонта: рост цен и оптимизация

По сравнению с подготовкой к навигации 2025 года стоимость судоремонтных работ в отрасли выросла в среднем на 15%.

Эти цифры закладывались в бюджет компании еще на этапе планирования. Однако в текущем сезоне добавились дополнительные логистические и подрядные сложности, что потребовало пересмотра объемов.

В результате было принято решение сконцентрироваться на ремонте наиболее востребованной части флота, обеспечив баланс между технической готовностью и фактической загрузкой судов в навигацию 2026 года.

Такой подход — это стандартная практика для рынка в условиях продолжающегося удорожания металла, работ и запчастей.

Факторы роста стоимости ремонта

2025 → 2026



Металл



Подрядчики



Логистика



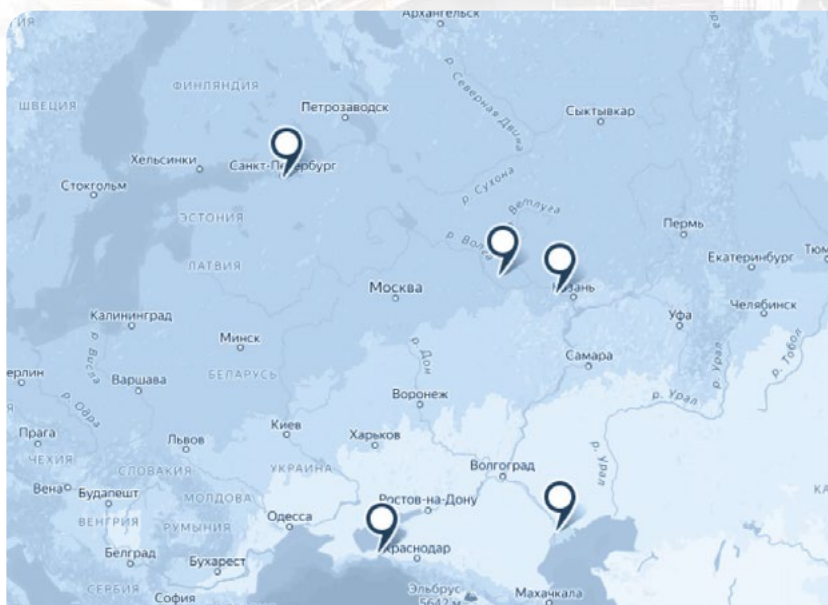
Запчасти

↑ 15%

География ремонтов

В навигацию 2026 года СК «Морвенна» задействовала судоремонтные мощности в пяти локациях:

- Астрахань**
(ЗАО «Крансервис»)
- Звенигово**
(завод им. С. Н. Бутиякова)
- Керчь**
- Нижегородская область**
(АО «Борремфлот»)
- Санкт-Петербург**
(«Невский ССЗ»)



Выездные ремонтные бригады

Готовясь к навигации 2026, СК «Морвенна» оптимизировала расходы и сократила сроки ремонта также за счет выездных бригад ЗАО «Крансервис».

Специалисты партнера выполняют как работы в машинном отделении, так и корпусные и палубные задачи.

В портфеле услуг «Крансервис» — ремонт судов и плавучих платформ, движительно-рулевых комплексов, воздушно-плазменная резка металла, строительство судов, производство металлоконструкций, проверка грузовых креплений, освидетельствование спасательного оборудования, а также аренда складских и офисных помещений.

Такая кооперация позволила ускорить подготовку флота к выходу на воду.

Благодаря кооперации с проверенными подрядчиками, включая ЗАО «Крансервис», СК «Морвенна» смогла удержать баланс между качеством ремонта и операционными затратами. По итогам подготовки к навигации 2026 года компания подтвердила статус одного из системных игроков на рынке технического обслуживания флота смешанного «река-море» плавания.

Справка

СК «Морвенна» оперирует более чем 60 судами различного назначения: баржи-площадки, буксиры, толкачи, многоцелевые суда. Основные направления — транспортировка крупногабаритных и проектных грузов, буксировка, обеспечение шельфовых проектов, дноуглубление и строительство гидротехнических сооружений на Каспии, Черном, Балтийском морях, на Северном морском пути и внутренних водных путях России.

СТАВКА НА АФРИКУ

Развитие торговых отношений со странами Африки сегодня требует новых, надежных логистических решений. В условиях трансформации мировых цепочек поставок российские транспортные группы активно осваивают африканские маршруты. В этом материале проанализирован запуск регулярных сервисов, динамика товарооборота, актуальная статистика судозаходов и фрахтовые ставки на данном направлении.

ПЕРВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ FESCO В ДАР-ЭС-САЛАМЕ

В середине мая этого года Транспортная группа FESCO сообщила о том, что выполнила первую экспортную отправку в порт Дар-эс-Салам в Танзании — один из крупнейших портов восточного побережья Африки.

Доставка осуществлялась с транзитом через индийский порт Нава-Шева регулярной морской линией FESCO Indian Line West.

На экспорт были отправлены изделия из пластмасс и запчасти для оборудования. В импортном направлении, по информации FESCO, из Танзании планируется возить чай, кофе и другие грузы. Из Новороссийска FESCO предлагает доставлять контейнеры получателям в различные регионы России с использованием своих железнодорожных и автомобильных решений.

ТОВАРООБОРОТ РОССИЯ — АФРИКА

Стоит отметить, что товарооборот со странами африканского континента, по данным Федеральной таможенной службы, в этом году демонстрирует тенденцию к снижению. За первый квартал он составил 5,6 млрд долларов, что на 10,2% ниже, чем за аналогичный период прошлого года.

При этом если импорт в Россию из Африки сократился незначительно, на 1,9%, до 1,1 млрд долларов, то экспорт в страны африканского континента упал сразу на 12%, до 4,5 млрд долларов. Доля Африки в суммарном внешнеторговом обороте России составляет 3,4%, и она находится на предпоследнем месте перед Австралией и Океанией.

Для сравнения, снижение имело место и по итогам 2025 года: суммарного оборота — на 2,5%, до 27,1 млрд долларов, а экспорта — на 6,5% до 22,7 млрд долларов. Импорт же из Африки в прошлом году вырос на 26,1%, до 4,4 млрд долларов.

Ранее товарооборот между Россией и Африкой рос: за пять лет более чем на 60%, до 27,8 млрд долларов в 2024 году. И Россия рассчитывает, что этот



“
Исполнительный директор
«ФЕСКО Интегрированный
Транспорт»,
Алексей Кравченко:

«Дар-эс-Салам является одним из наиболее быстрорастущих контейнерных портов в мире.

Это связано в том числе с возможностью через него выходить на рынки не только Танзании, но и ряда соседних стран Восточной Африки. Регион обладает большим потенциалом для сотрудничества с российскими компаниями».

рост продолжится. Так, в Минэкономразвития России говорили о планах нарастить взаимную торговлю с Африкой в 1,5-2 раза к 2030 году, а в Торгово-промышленной палате РФ озвучивали прогноз в 50 млрд долларов к этому же сроку.

Основными статьями российского экспорта в Африку являются зерновые культуры (в первую



Диаграмма 1. Динамика ставок морского фрахта Африка – Россия за последние 12 месяцев.

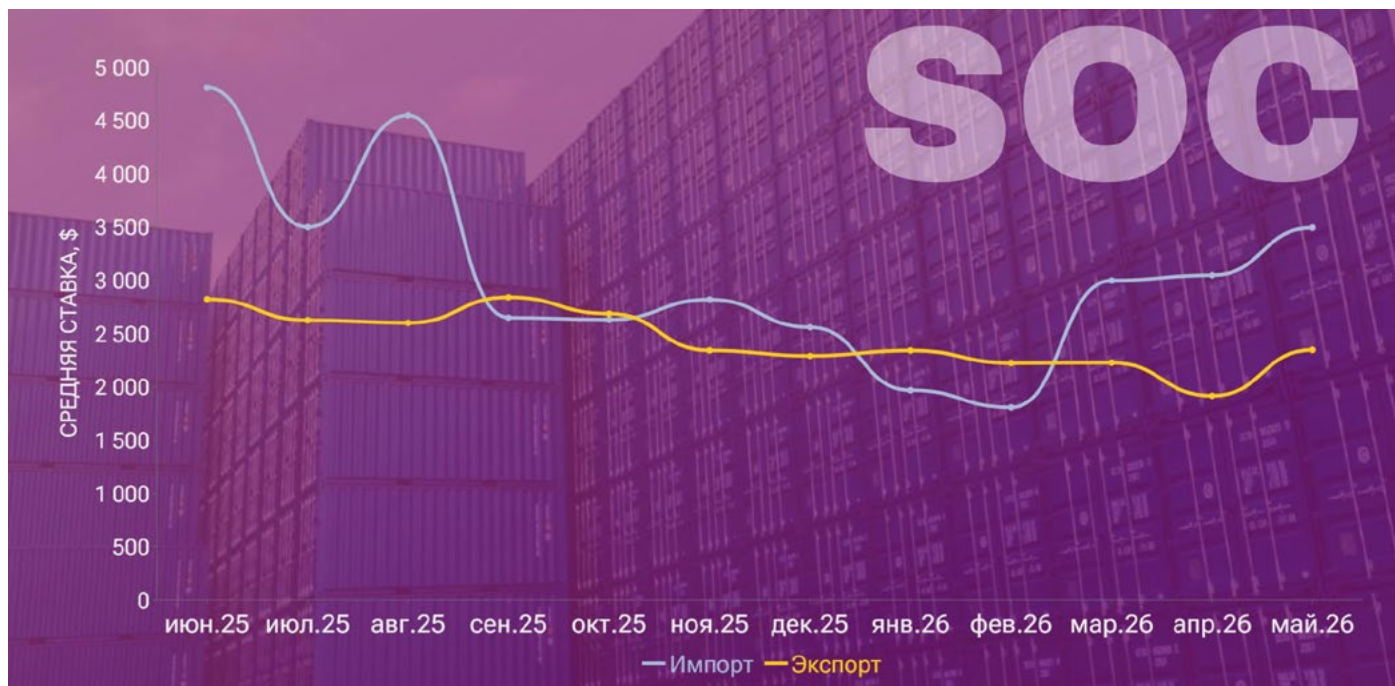


Диаграмма 2. Динамика ставок морского фрахта Африка – Россия за последние 12 месяцев (контейнеры SOC).

очередь — пшеница), а также энергоносители и удобрения. В импорте преобладают сельскохозяйственное сырье и продукты питания, в том числе такие «колониальные товары», как кофе и какао-бобы.

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ЭКСПОРТ И ИМПОРТ ЧЕРЕЗ АФРИКАНСКИЕ ПОРТЫ

По итогам первых двух месяцев этого года совокупный контейнерный экспорт на всех направлениях из портов Африки (исключая средиземноморские порты) увеличился на 12,2%, до 646,5 тыс. TEU, импорт вырос на 25,1%, до 1,7 млн TEU.

Интерес контейнерных операторов к организации регулярных сервисов между портами России и Африки вполне логичен и обоснован, однако на данном этапе таких сервисов не так много.

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА АФРИКАНСКОМ НАПРАВЛЕНИИ

Поданным аналитического облачного онлайн-сервиса SeaNews FREIGHTMarket, в мае этого года ставка на FI-LO перевозку 40-футового контейнера НС из стран Африки в Россию составляла в среднем 3842 доллара. На направлении Россия — Африка ставка LI-FO в среднем находилась на уровне 2550 долларов.

Средняя ставка за 20-футовый контейнер DC из Африки в РФ составляла 2690 долларов, из РФ в Африку — 2175 долларов.

Средняя ставка фрахта на перевозку 40-футового НС-контейнера SOC (Shipper Owned Container, контейнер в собственности отправителя товара) в импорте (условия FI-LO) на маршруте Африка — Россия в мае 2026 года составляла 4056 долларов,

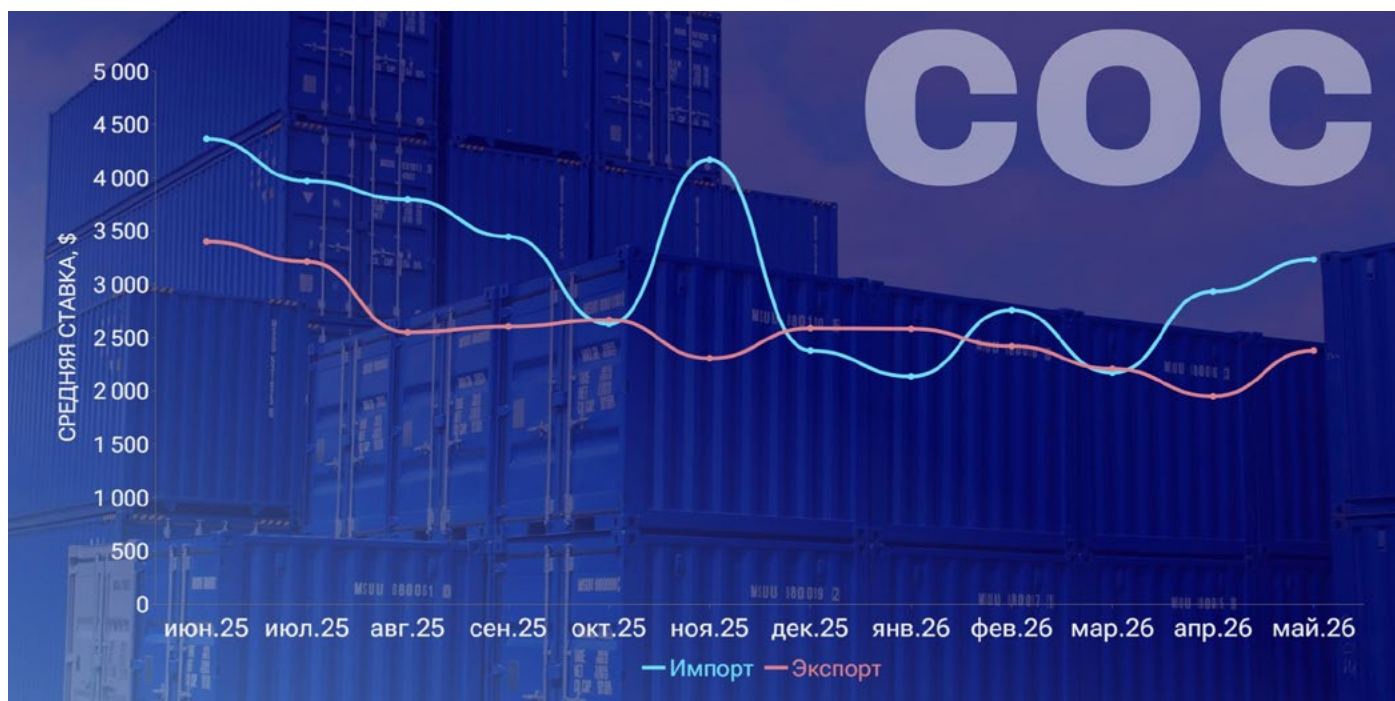


Диаграмма 3. Динамика ставок морского фрахта Африка – Россия за последние 12 месяцев (контейнеры СОС).

в экспорте (условия LI-FO) — 2538 долларов.

На перевозку 20-футового DC-контейнера SOC в импорте ставка фрахта находилась на уровне 2932 долларов, в экспорте — около 2156 долларов.

Средняя ставка на перевозку 40-футового HC-контейнера SOC (Carrier Owned Container, контейнер принадлежит перевозчику) на направлении Африка — РФ в мае на условиях FI-LO была на уровне 3810 долларов. В обратном направлении ставка LI-FO составляла 2563 доллара.

На перевозку 20-футового DC-контейнера SOC в импорте ставка фрахта находилась на уровне 2655 долларов, в экспорте — около 2194 долларов.

Ставка фрахта на перевозку 40-футового рефконтейнера между странами Африки и портами России в мае 2026 года в среднем была равна 5713 долларам. В импорте из Африки в Россию (условия FI-LO) ставка в среднем составляла 6327 долларов, из России в Африку (LI-FO) — 2642 доллара.

Примечание: Средние ставки рассчитаны на основании ставок линий, работающих на данном маршруте в рамках заданных условий: Akkon Lines, Ametist, FESCO, Hub Shipping, «Верные Решения» (Right Decisions), Rustrans и Safetrans.

КТО ПРЕДЛАГАЕТ САМЫЕ НИЗКИЕ СТАВКИ

По имеющимся данным, из линий, ставки которых представлены в сервисе SeaNews FREIGHTMarket, самые низкие ставки на направлении Африка — Россия на условиях FI-LO в мае предлагали «Верные Решения»: за 40-футовый контейнер HC — 1450 долларов, за 20-футовый контейнер DC — 1350 долларов.

В экспорте на условиях LI-FO самые низкие ставки за 40-футовый контейнер были у Safetrans (1400 долларов), за 20-футовый — у Safetrans и «Верных Решений» (также 1400 долларов).

Такие цены ниже среднего во многом обусловлены тем, что данные линии предлагают индикативные тарифы только в Египет либо из Египта.

СТАВКИ НА НАПРАВЛЕНИИ АФРИКА — НОВОРОССИЙСК

Ставка на перевозку FI-LO 40-футового контейнера HC из Египта в Новороссийск в мае 2026 года составляла в среднем 1660 долларов.

Остальные африканские страны-экспортеры включают Алжир, Кению, Ливию, Марокко, Танзанию, Тунис, Южную Африку. Из этих стран в Новороссийск

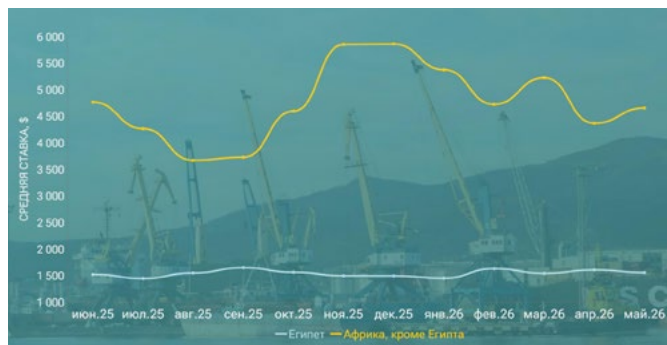


Диаграмма 4. Динамика ставок морского фрахта Африка — Новороссийск за последние 12 месяцев.

перевозка на условиях FI-LO 40'HC обошлась бы в мае в среднем в 5377 долларов.

На обратном направлении Новороссийск — Египет ставка LI-FO в среднем находилась на уровне 1801 доллара, из Новороссийска в Африку (кроме Египта) — 5600 долларов.

Средняя ставка за 20-футовый контейнер DC из Египта в Новороссийск составляла 1397 долларов, в обратном направлении — 1426 долларов. Ставка на подобную перевозку из прочих стран Африки в Новороссийск в среднем была 3677 долларов, из Новороссийска в остальную Африку — 4475 долларов.

СТАТИСТИКА СУДОЗАХОДОВ

В апреле этого года в порты РФ из стран Африки было совершено 16 прямых заходов контейнеровозов. 13 из них следовали по маршруту Египет — Новороссийск, два — из Египта в Санкт-Петербург, один — из Ливии в Санкт-Петербург.

За период с января 2025 по апрель 2026 года включительно меньше всего судозаходов между Россией и Африкой было совершено в октябре и ноябре 2025 года — по 4 судозахода. Самое большое количество судозаходов пришлось на май прошлого года (22 судозахода).

За период с января 2025 по апрель 2026 года включительно наименьшие провозные мощности на направлении Африка — РФ были задействованы в октябре 2025 года — 5353 TEU, наибольшие — в июне прошедшего года — 33,2 тыс. TEU.

IAA SeaNews

Материал подготовлен на основании данных аналитических онлайн-сервисов SeaNews ПОРТСТАТ и SeaNews FREIGHTMARKET.

Фото: SeaNews, FESCO



Диаграмма 5. Динамика числа судозаходов и общей вместимости судов (TEU) из Африки в Россию с января 2025 г.

7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.vivaconsult.ru

Viva
consult

Речные перевозки России 2026

г. Саратов
23-24 сентября

ОФИЦИАЛЬНОЕ
ИЗДАНИЕ


Официальный печатный орган Министерства транспорта РФ
Транспорт России
Всероссийская транспортная еженедельная информационно-аналитическая газета

ЮРИДИЧЕСКИЙ
ПАРТНЕР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ПАРТНЕР



САРАТОВСКОЕ
РЕЧНОЕ
ТРАНСПОРТНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ



ВЗРЫВНОЙ РОСТ КАСПИЯ И ИРАНСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ

АЛЕКСАНДР ШАРОВ НАЗВАЛ НОВЫЕ ТОЧКИ РОСТА ДЛЯ ЗЕРНОВОЙ ЛОГИСТИКИ

Глава ГК «РусИранЭкспо» ожидает двукратного роста грузооборота на Каспии и переориентации до 10 млн тонн иранского зернового импорта на российский маршрут.



Директор и владелец
ГК «РусИранЭкспо»,
ООО «Нефтехимтранс»,

Шаров Александр Михайлович:

«Мы работаем в этом регионе — на Каспийском море и по обеим веткам международного транспортного коридора «Север — Юг», западной и восточной, — уже больше 15 лет, у нас реальная практика работы на этом направлении. Если говорить в целом, по многим грузам ситуация для нас даже улучшилась.

Сейчас идет вал новых заявок на металлопродукцию, химию, полимеры — причем не только из России в Иран, но и от иранских контрагентов. Для нас это означает, что товарооборот в этом году резко вырастет по сравнению с прошлым».

Резкий разворот иранского импорта в сторону России, удорожание южных морских маршрутов и фактическое «перезагрузочное» возвращение пшеницы в каспийские порты уже в этом году способны кратно увеличить грузооборот на Каспии и открыть для российских экспортеров до 10 млн тонн дополнительных поставок зерна. Об этом в рамках VI отраслевой конференции «ЗерноЛогистика: логистика экспорта зерновых и масличных» (23–24 апреля 2026 года, Новороссийск) заявил генеральный директор ООО «Нефтехимтранс», глава ГК «РусИранЭкспо» Александр Шаров в комментарии сетевому изданию Caspian. Land.

«Раньше иранские компании много покупали через Турцию, ОАЭ, Китай, в том числе российские товары,

а теперь из-за удорожания логистики через Ормузский пролив они перестраивают закупочную политику в пользу прямых поставок из России по Каспию. Речь, в частности, идет о стальном прокате для производства автомобильных фургонов, который исторически закупали в Китае или Индии, но теперь его выгоднее везти из России по Каспию. В этом ракурсе все достаточно понятно, и именно на фоне этих изменений имеет смысл отдельно поговорить о рынке зерновых».

Эксперт также оценил, что сейчас происходит на рынке зерновых культур в связи с ситуацией в Иране.

«По зерновым картина следующая. Ежегодно Иран импортировал около 8–10 млн тонн кукурузы, и только порядка 2 млн тонн шло по Каспию, а основной объем поступал через Черное море — из Украины, а также из Канады, Австралии, Аргентины и так далее. В этом году из-за резкого удорожания перевозок через Ормузский пролив будет меняться конфигурация потоков: эти объемы, если не полностью, то в очень значительной части, будут переориентиро-





ваны на Каспийское море.

Почему не по суше? Потому что у Казахстана действуют, по сути, запретительные тарифы на транзитные перевозки зерновых по железной дороге. Теоретически это можно было бы исправить, если бы Министерство транспорта России заняло более активную позицию и вышло с компромиссными предложениями к Минтрансу Казахстана. Тем более что зерно из самого Казахстана беспрепятственно и по низким тарифам идет в европейские страны, включая Балтику, и логично было бы поставить вопрос «тн на тн» и договариваться. Но пока, к сожалению, у российского Минтранса в этом отношении не хватает жесткости, поэтому основной поток придет на Каспий», — добавил Шаров.

«Эту тенденцию уже подтверждает практика. В марте в Махачкале отгружено около 60 тыс. тонн зерновых, а в портах Астрахани и Оля — около 300 тыс. тонн, что для марта является рекордом за последние 5–7 лет. И речь уже не только о кукурузе: на Каспий пошли соевые бобы, в том числе российского происхождения, соевый шрот, а теперь еще и пшеница. Экспортной пшеницы на Каспии не видели больше восьми лет — весь поток уходил на Черное море, в Новороссийск. Только в прошлом году из Новороссийска в Иран «окружным» путем через Босфор, Суэц и Ормуз в порт Бендер-Имам ушло более 2 млн тонн российской пшеницы третьего класса, обычной, той, что растет в Поволжье. Дальше ее с юга Ирана автомобильным транспортом везли на север, к местным мелькомбинатам; кто-то даже шутил, что это делается, «чтобы поближе к Поволжью». Сейчас эти объемы с высокой вероятностью будут перераспределены на Каспийское море, и к ним добавятся новые партии...»

Материал подготовлен экспертами «РусИранЭкспо».

Фото: личный архив Шарова А. М.

АЗДА

ООО «АЛТАЙСКИЙ ЗАВОД ДИЗЕЛЬНЫХ АГРЕГАТОВ»
– РАЗРАБОТЧИК И ПРОИЗВОДИТЕЛЬ:

- СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ (12-500 КВТ)
(ВОСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ, АВАРИЙНЫЕ) / С СЕРТИФИКАТОМ РКО
- СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-РЕДУКТОРНЫХ АГРЕГАТОВ (75-690 Л.С.)
/ С СЕРТИФИКАТОМ РКО
- СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ (16-500 КВТ)
(ВОСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ, АВАРИЙНЫЕ) / С СЕРТИФИКАТОМ РМРС
- СУДОВЫХ ДИЗЕЛЬ-РЕДУКТОРНЫХ АГРЕГАТОВ (310-690 Л.С.)
/ С СЕРТИФИКАТОМ РМРС
- СОБСТВЕННЫХ СИСТЕМ АВТОМАТИКИ ДЛЯ СУДОВЫХ
УСТАНОВОК С СЕРТИФИКАТАМИ РКО И РМРС
- СМЕННО-ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ ДЛЯ СУДОВЫХ УСТАНОВОК.

ПРОДУКЦИЯ ООО «АЗДА» НАХОДИТСЯ В РЕЕСТРЕ РОССИЙСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОЙ ПРОДУКЦИИ
(ПП РФ 719 ОТ 17.07.2015).



Тел. +7 (3852) 503-582,
502-931, 503-581
www.altzda.ru kom@altzda.ru

РЕКЛАМА

МОРБАЗА ЗОВЕТ!

ПРИГЛАШАЕМ НА ГЛАВНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ ОТРАСЛИ.
СЕЗОН ЛЕТО-ОСЕНЬ-2026

АВГУСТ



IV ФОРУМ «АРКТИКА – РЕГИОНЫ»
13–14 августа 2026 г. • Архангельск • arcticports.ru

СЕНТЯБРЬ



**КОНФЕРЕНЦИЯ «СУДОРЕМОНТ,
МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»**
15 сентября 2026 г. • Санкт-Петербург • portnews.ru



ВЫСТАВКА SEAFOOD EXPO RUSSIA 2026
16–18 сентября 2026 г. • Санкт-Петербург • seafoodexporussia.com



**БИЗНЕС-КОНФЕРЕНЦИЯ «ПРОЕКТЫ
В ИРАНЕ И МТК «СЕВЕР-ЮГ»»**
17 сентября 2026 г. • Москва • rusiranexpo.ru



**КОНФЕРЕНЦИЯ «РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ
РОССИИ 2026»**
23–24 сентября 2026 г. • Саратов • vivaconsult.ru

ОКТЯБРЬ



**КОНФЕРЕНЦИЯ И ДЕЛОВОЙ ПРИЕМ
«ПОРТОВЫЙ СЕРВИС»**
14 октября 2026 г. • Владивосток • portnews.ru



**КОНФЕРЕНЦИЯ «ЭКСПЛУАТАЦИЯ
И МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТОВ
И ТЕРМИНАЛОВ 2026»**
20 октября 2026 г. • Санкт-Петербург • vivaconsult.ru



ВЫСТАВКА SHIPTEC CHINA 2026
28–30 октября 2026 г. • Китай, Далянь • shiptec.com.cn

НОЯБРЬ



**XX МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ
И ВЫСТАВКА «ТРАНСПОРТ РОССИИ»**
18–20 ноября 2026 г. • Москва • 2026.transweek.digital



**АСТРАХАНСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ «МТК «СЕВЕР-ЮГ»:
НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ»**
25–27 ноября 2026 г. • Астрахань • amf26.ru

МОРБАЗА №2 (12) 2026

Апрель-Май-Июнь

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 «МТ-Групп»

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

17 июня 2026 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.

МОРБАЗА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ  МАРИНЕРУС

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



АДРЕСНАЯ РАССЫЛКА

1500+
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

Скорвейерские компании

Страховые компании

Выставки, конференции

СТОИМОСТЬ РАЗМЕЩЕНИЯ МАТЕРИАЛОВ НА 2026 Г.

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%

Цены в рублях, НДС не облагается

КОНТАКТЫ

 +7 (921) 348-7777

 OFFICE@MORBAZA.COM

ТРЕБОВАНИЯ К РЕКЛАМНЫМ МАТЕРИАЛАМ

www.morbaza.com/journal-trebovaniya



ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА



АЗДА



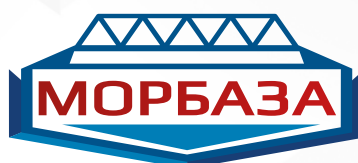
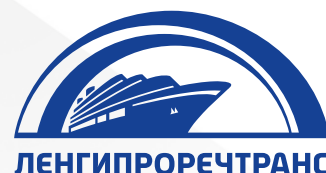
Арктика-Регионы



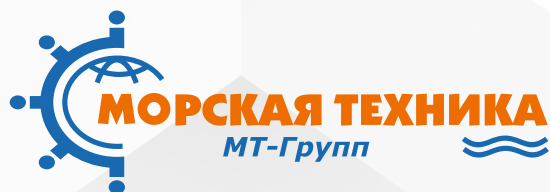
LC VOLGO-BALTIC LOGISTIC



велесгард



MORWENNA
Shipping Company



СУДОВОЕ АГЕНТСТВО



НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!



1913



Туризм



RusIranExpo

