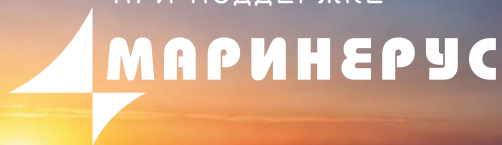


ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ

МОРБАЗА

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



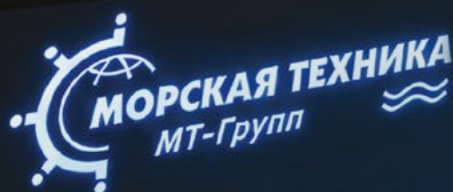
ВЫПУСК №3 (13) 2026

ИЮЛЬ-АВГУСТ-СЕНТЯБРЬ

ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ
БОЛЬШОГО КРУГА:
ОПТИМИЗАЦИЯ ИЛИ НОВЫЕ ВЫЗОВЫ?
ЧАСТЬ 2

ОРМУЗСКИЙ
ПРОЛИВ:
НАВИГАЦИЯ В ЗОНЕ РИСКА
ЧАСТЬ 2

«ЛЕНГИПРОРЕЧТРАНС»:
ВКЛАД В РАЗВИТИЕ
ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ.
95 ЛЕТ
ПРОЕКТНОМУ ИНСТИТУТУ



marinetec.com



РЕКЛАМА

НОВОСТРОЙ В КИТАЕ!

MARINERUS- БРОКЕР 造船代理

- 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

«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!

НАШИ ПАРТНЕРЫ:

50+ верфей в Китае

7 верфей в Индии

2 верфи в Индонезии



zaliv@bk.ru

+7 (921) 758-77-77

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

Новости партнеров

Первые буронабивные сваи для пилонов Ленского моста..... 4

Российский морской регистр судоходства:
Открытие нового офиса в Чжоушане 7

Вручение документов Регистра на открытии нового офиса
в Чжоушане..... 9

Колонка главного редактора – Интервью

А. И. Зайцев

Плавание по дуге большого круга: диалог с экспертом о грядущих
переменах в отрасли. Часть 2..... 10

М. Р. Зембатов

Судоходство в Персидском заливе и Ормузском проливе
в условиях конфликта. Часть 2..... 16

М. А. Невежин

К 170-летию Императорского канала.
История строительства. Часть 2.....20

Форум «МТК Север-Юг – новые горизонты и возможности»

Каспийский апгрейд: почему Астрахань становится главным хабом
для торговли с Ираном, Средним Востоком и Индией 30

А. В. Селезнёва

Вклад специалистов института «Ленгипроречтранс» в развитие
водных путей России. К 95-летию проектного института 36

СК «Морвенна»

Как флот компании выполнил уникальную буксировку траулера
«Капитан Брейхман».....46

М. Ю. Ялбачев

Южный и Северный маршруты: юридические и геополитические
аспекты в сравнении 48

ГУМРФ им. Адмирала С. О. Макарова

Научные исследования и мониторинг состояния внутренних
водных путей РФ..... 52

Отчетная молодежная научная конференция кафедры судоходства
на внутренних водных путях 54

SeaNews

Севморпуть: новые направления.....56

Журнал «МОРЕБАЗА»

Информация о редакции, медиа-кит, условия сотрудничества 62

ОНЛАЙН-ВЕРСИЯ



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

КОЛОНКА ГЛАВНОГО
РЕДАКТОРА – ИНТЕРВЬЮ

С. 10

ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО
КРУГА: О ГРЯДУЩИХ
ПЕРЕМЕНАХ В ОТРАСЛИ. Ч. 2

С. 16

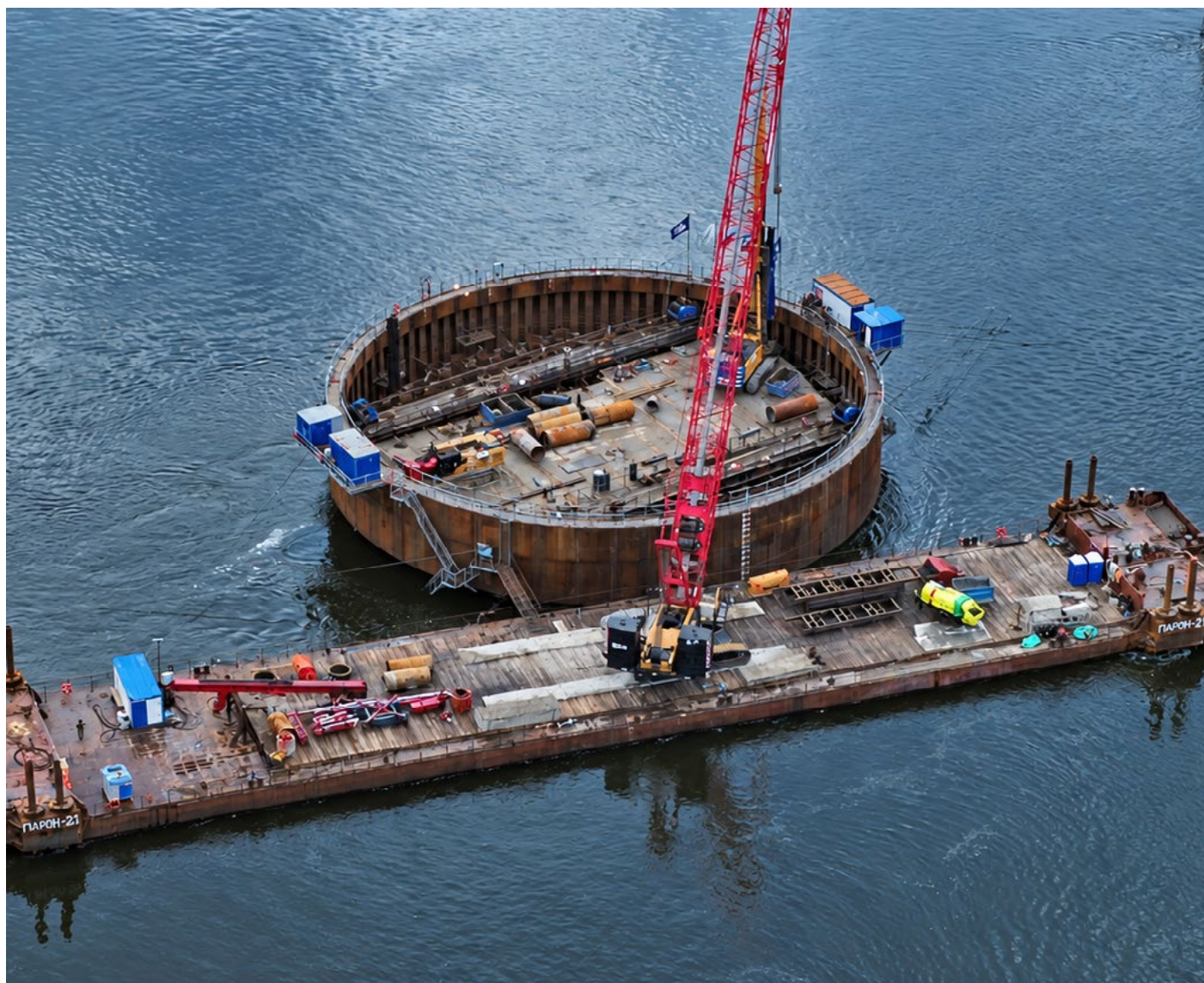
ОРМУЗСКИЙ ПРОЛИВ:
НАВИГАЦИЯ В ЗОНЕ РИСКА.
Ч. 2

С. 36

«ЛЕНГИПРОРЕЧТРАНС»:
ВКЛАД В РАЗВИТИЕ
ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ

Первые 13 буронабивных свай для пилонов Ленского моста готовы

Группа «ВИС» ведет активные работы по устройству свайного основания пилонов вантового Ленского моста, возводимого в Республике Саха (Якутия). Условия для работ в русле реки созданы благодаря двум установленным ранее коффердамам. В обоих работают буровые машины, к сегодняшнему дню установлено 13 буронабивных свай (БНС).

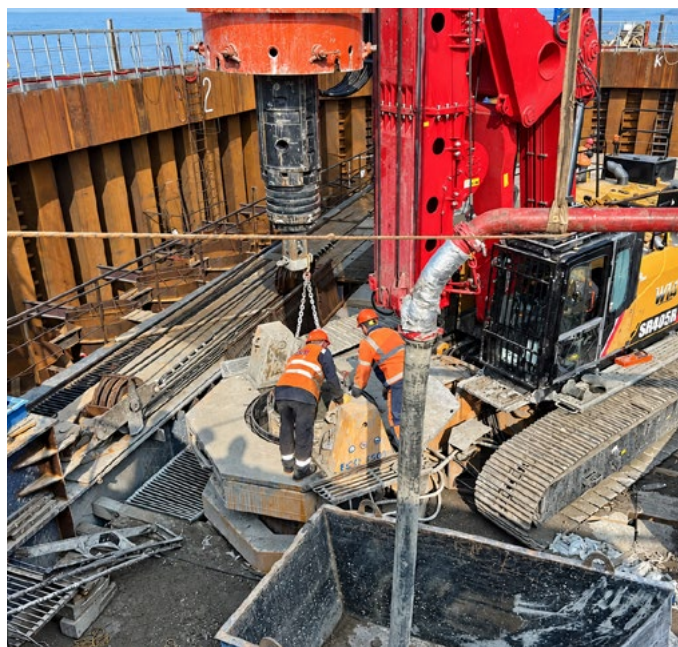


Сваи диаметром 1,5 м и длиной от 27 до 40 м обеспечат надежное закрепление коффердамов и станут основой для фундамента пилонов моста.

Всего в центральном коффердаме будет установлено 208 таких БНС, в боковом – 102.

На левом берегу продолжается монтаж контурных блоков тела опоры № 5, эти работы выполнены почти на 40%. На правом берегу полностью готово свайное основание опоры № 15, в высокой степени готовности фундаменты опор № 14, № 17 и № 26.

Всего под опоры автомобильных подходов и самого моста уже устроена 301 свая из 920. Ведется отсыпка земляного полотна в сторону федеральной трассы





Устройство буронабивных свай для пилонов моста.



«Лена», уложено более 655 тыс. кубометров грунта. На стройке моста на обоих берегах занято более 500 человек и 70 единиц техники.

Группа «ВИС» реализует проект в формате концессии, который позволил сдвинуть его с «мертвой» точки в 2019 году. За несколько лет была разработана проектная документация для строительства одного из самых сложных мостов в мире, в том числе с помощью наплавных коффердамов. Эта технология в российском мостостроении еще не применялась.

Ленский мост обеспечит экономическое и социальное развитие самого большого субъекта России – Якутии, а также создаст недостающее звено для логистики из центральной части страны к берегам Охотского моря. Впоследствии мост также станет частью транспортного коридора Мохэ – Найба из Китая в российскую Арктику. Проект реализуется по прямому поручению Президента России и включен в нацпроект «Инфраструктура для жизни».

Фотографии: Группа «ВИС»



Дноуглубление в створе строительства Ленского моста.

Российский морской регистр судоходства открыл новый офис в Чжоушане

Российский морской регистр судоходства открыл новый офис в городском округе Чжоушань, восточная провинция Чжэцзян, КНР, расположенном на одноименном архипелаге. Церемония открытия состоялась 16 сентября 2026 года.

На торжественном мероприятии собрались представители органов власти, главы и руководители ведущих компаний и организаций региона. Кнопку запуска на символическом пусковом шаре в ознаменование начала работы нового офиса одновременно нажали генеральный директор РС Сергей Куликов, заместитель начальника Управления портов, судоходства и пунктов пропуска г. Чжоушань Цао Цзюнь и торговый представитель Российской Федерации в Китае Алексей Дахновский.

Руководитель Регистра высказал искреннюю признательность людям, благодаря которым проект стал возможен и которые вложили много сил в подготовку открытия нового офиса в Чжоушане.

Как прозвучало на церемонии открытия, Чжоушань — один из крупнейших мировых центров судоремонта. По экспертным оценкам, здесь сосредоточена почти половина судоремонтных мощностей КНР — более ста крупных и средних предприятий, способных ремонтировать суда практически любого тоннажа: от небольших сухогрузов до сверхкрупных танкеров и контейнеровозов. Ежегодно местные верфи обслуживают порядка 1700 иностранных судов, и среди них немало судов под флагом Российской Федерации.

Как отметил руководитель РС, новый офис даст российским судовладельцам возможность получать необходимую техническую поддержку непосредственно в одном из ключевых центров мирового судоремонта и эффективнее организовывать работу своего флота.

В завершение мероприятия директор подразделения РС в КНР Петр Ванюков представил руководителя офиса РС в Чжоушане — им стал Владимир Еременко.



«Море всегда было и остается мостом между культурами. Открывая новое подразделение, мы делаем еще один шаг навстречу друг другу. Мы укрепляем деловые и дружеские связи между нашими странами, и я верю, что совместная работа на благо безопасности мореплавания — это вклад в стабильность и взаимопонимание»,

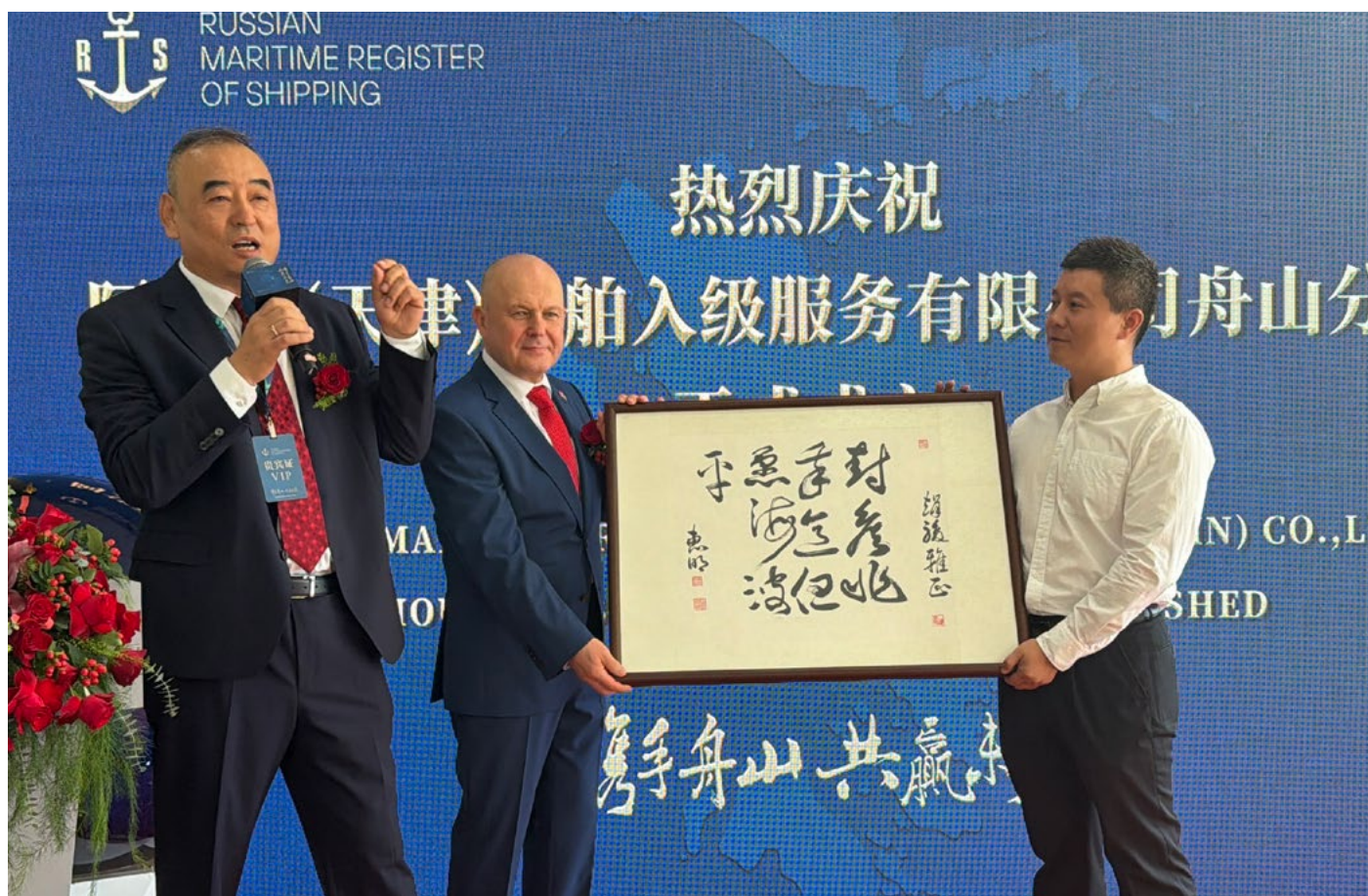
— подчеркнул в своем приветственном слове С. Куликов.



Документы Регистра вручены на открытии нового офиса РС в Чжоушане

В продолжение церемонии открытия нового подразделения Российского морского регистра судоходства в Чжоушане состоялось торжественное вручение двух Свидетельств РС об одобрении технологического процесса сварки. СОТПС подтверждают соответствие технологических процессов сварки применимым требованиям Регистра.

Документы из рук генерального директора РС Сергея Куликова получили представители крупных промышленных предприятий — холдинга «Хубэй Хэчуан Хэви Индастри Ко.» (Hubei Hechuang Heavy Industry Co.), специализирующегося на судостроении, производстве тяжелого промышленного оборудования и строительстве мостовых сооружений, и компании «Юнайтед Марин Салплайерз Ко.» (United Marine Suppliers Co.), производителя оборудования для морской индустрии и нефтегазового сектора.



«Регистр должен находиться там, где его компетенции необходимы российскому судоходству и судостроению — этот принцип стал определяющим при выборе новой локации. Также мы видим хорошие перспективы для развития устойчивой промышленной кооперации между российскими и китайскими предприятиями и готовы обеспечить техническую основу для укрепления такого взаимодействия»,

— подчеркнул С. Куликов.

Обращаясь к отраслевым партнерам, Сергей Куликов еще раз поблагодарил их за доверие и готовность к совместной работе:

«За официальными решениями, документами и большой подготовительной работой теперь стоит конкретный результат — Российский морской регистр судоходства открывает свой офис в Чжоушане. Уверен, что наше присутствие в регионе станет надежной опорой для развития российско-китайского сотрудничества в морской отрасли».

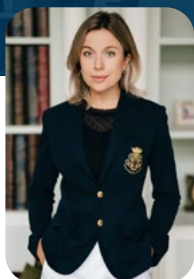
Существенную часть из обслуживаемых на производственных мощностях Чжоушаня объектов составляют российские суда, и их доля растет — за последний год число таких заявок увеличилось примерно на 30%.

Как сообщил С. Куликов, постоянная работа специалистов РС непосредственно в Чжоушане позволит оперативно реагировать на обращения судовладельцев и эффективно решать все технические вопросы.

Фотографии: РС

ПЛАВАНИЕ ПО ДУГЕ БОЛЬШОГО КРУГА: ДИАЛОГ С ЭКСПЕРТОМ О ГРЯДУЩИХ ПЕРЕМЕНАХ В ОТРАСЛИ. ЧАСТЬ 2

Читайте первую часть интервью
в №2 (12) 2026, стр. 12–17.



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

В предыдущем номере журнала мы провели обстоятельный диалог с капитаном дальнего плавания, кандидатом технических наук, руководителем Холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС» Алексеем Ивановичем Зайцевым. В первой части интервью обсуждались планы государства по замене возрастного флота, целесообразность утилизации старых судов и попытки создания универсального сухогруза с «усиленной речной функцией». В продолжение беседы наш эксперт на конкретных примерах объясняет, почему строить суда в России сегодня в разы дороже, чем в Китае, анализирует плюсы цифровизации верфей и рассуждает о том, выживет ли малый судостроительный бизнес при переходе к плановой экономике.

А. И.: Рассмотрим абсолютно жизненный конкретный пример со сравнительными вводными данными. Весной 2024 года запрашиваем условия строительства плашкоута на одной дальневосточной верфи (РФ) и на верфи в Тяньцзине (Китай). Полученные вводные формируем в сводную таблицу. Получаем стоимость строительства в России в 2,6 раза больше, чем в Китае.

Ред.: Так в чем же основные причины такой явной дороговизны отечественного судостроения?

А. И.: Понимая, что на таких малых судостроительных проектах, как плашкоут, проще разобраться в расхождении ценообразования, начинаем раскладывать проект, стоимость материалов, оборудования, работы, время... Именно время! В Китае сроки строительства 9 месяцев, а в России — 24. Разделив стоимость работ на количество месяцев, в обоих случаях получили одинаковую цифру — 50 000 \$. В Китае строительство плашкоутов поставлено на поток, а на российских верфях — это ситуативные, разовые случаи, и получается, что для максимальной загруженности верфи финансовыми потоками и для долгосрочной работы руководство судостроительных предприятий нашей страны вынуждено растягивать период строительства редких заказов. Выходит, что при наличии долгосрочного планирования, длинного портфеля заказов, при понимании серийности мы не только в состоянии сократить сроки, улучшить качество за счет опыта, но и уменьшить стоимость до абсолютно конкурентных параметров.

Следующим ценообразующим параметром является энергоемкость верфи. Обратите внимание, большинство китайских верфей находится в субтропической зоне, где отрицательные температуры в зимние месяцы являются исключением. У них ангара имеет лишь навесы. Даже для того, чтобы что-то завезти-вывезти, не требуется совершать лишних движений — ни стен, ни окон, ни дверей, а это экономия и времени, и трудозатрат. В наших северных широтах постоянно необходимо аккумулировать и удерживать тепло внутри помещений.

Конечно, большую роль играют современные технологии производства и цифровизация. Тут мы очень сильно отстаем от передовых стран, а в последние годы технологический разрыв катастрофически увеличивается.

Объективности ради отмечу, что и у нас в стране есть, хоть единичные, но значительные успехи. Приведу в пример – первую российскую цифровую верфь – Онежский ССЗ в Петрозаводске (Карелия).

Цифровизация сразу улучшает производственный процесс, качество учета материалов, контролируются сроки строительства, оптимизируется логистика, а значит, сроки строительства двигаются влево.

- **ТИП СУДНА:** Самоходная баржа площадка с аппарелью в носу, рубкой и машинным отделением в корме, является автономным или бортовым плавучим средством судов-снабженцев, имеющих тяжёловесные стрелы.
- Судно предназначено для доставки грузов и техники на необорудованный берег.
- **ДЛИНА:** Наибольшая – 25,48 м / Длина по КВЛ – 21,00 м
- **ШИРИНА:** 5,82 м
- **ВЫСОТА БОРТА:** 2,56 м
- **ОСАДКА В ГРУЗУ:** 1,20 м
- **ОСАДКА ПОРОЖНЕМ:** Носом – 0,15 м / Кормой – 0,87 м
- **ДЕДВЕЙТ:** 73,07 т
- **ВОДОИЗМЕЩЕНИЕ:**
 - порожнем с запасами и командой – 42,38 т
 - с грузом – 115,45 т
- **НАГРУЗКА НА ПАЛУБУ:** 5 т/м²
- **ГД:** WD615C22*2 (DEUTZ)2*176 кВт / 1500 об/мин
- **СКОРОСТЬ:** 9,85 узлов
- **ЭКИПАЖ:** 2 человека
- **АВТОНОМНОСТЬ:** 24 часа
- **РАЙОН ПЛАВАНИЯ:** Ограниченный R3 прибрежный, с удалением от места убежища до 5 миль, при волнении до 5 баллов и ветре до 6 баллов

СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАШКОУТА				
№	ФАКТОР	ИЗМЕРЕНИЕ	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	Период строительства	руб., млрд	2,5	1
5	Стоимость плашкоута	\$, млн	1,2	0,45



РОССИЯ



1 200 000 \$ / 24 мес.
= 50 000 \$ / мес.

КИТАЙ



450 000 \$ / 9 мес.
= 50 000 \$ / мес.

Таблица 1. Сравнение стоимости строительства плашкоута в России и Китае.

На заводе есть современные интеллектуальные цифровые станки, созданные совместно доморощенными специалистами и учеными Морского технического университета (Санкт-Петербург).

Оставляю определенную интригу для интересующихся, отметив: таких станков я не встречал даже на китайских верфях, что вызывает чувство гордости за отечественных производителей.

Ред.: В Китае предусмотрена господдержка для судостроительных предприятий, при этом российские судостроители испытывают санкционные сложности в поставках судового оборудования и материалов.

А. И.: Касательно санкционности согласен, но в ней российский бизнес живет уже не первый год. Инструменты параллельного импорта и импортозамещения позволяют справляться с поставленными задачами.

Эффективность господдержки китайского судостроения не стоит преувеличивать, особенно с учетом того, что там также есть понимание государственных и частных верфей. Крупный бизнес в любой стране, именно по причине своей величины, всегда нуждается в поддержке, он переплетен с государством, является частью его жизненных социальных процессов, в отличие от малого бизнеса, который может существовать абсолютно самостоятельно и способен выживать в сложных ситуациях по причине оперативного принятия решений, легкости и мобильности. Получается, что крупному бизнесу без поддержки государства не выжить, в то же время если малый бизнес массово гибнет, то в этом исключительная ответственность и интерес государства.

Еще обращаю Ваше внимание на минимизацию накладных расходов частных китайских верфей — это просто апологет аскетизма. Ни одного свободного квадратного метра, вся территория при деле. В большинстве случаев стандартная китайская судовой верфь — это судосборочная площадка, переходящая в слип, пара складских и механических ангаров,



Судостроительные ангары китайской верфи.

небольшое, а часто и одноэтажное, офисное здание с несколькими кабинетами. Офис директора — это и переговорная, и стол для чайной церемонии, и склад для некоторого оборудования. Кстати, очень часто поставляемое судовое оборудование хранится сразу на строящемся судне. Не совсем понятен учет снабжения, пожарная безопасность, качество хранения, но это определенный формат оптимизации и оперативности. Можно говорить, что для нас такое неприемлемо, но и на российских верфях встречал воткнутый в снег шест с табличкой, информирующей, что в этом сугробе хранятся те или иные детали.

Ред.: Какие Вы видите перспективы отечественного судостроения, а соответственно, и судоходного бизнеса?

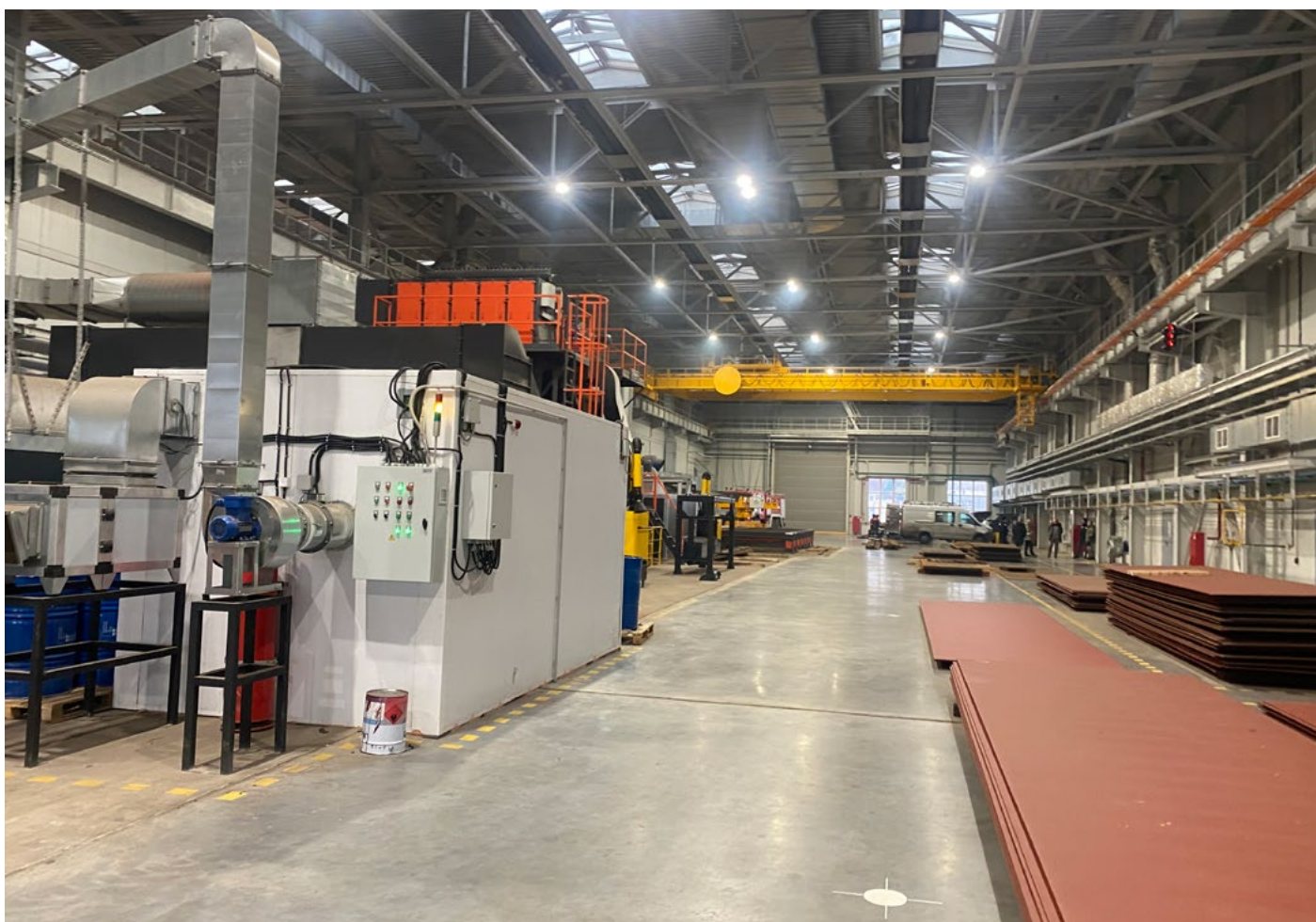
А. И.: Начну издавелека: 5–10 лет назад военное кораблестроение и отечественное гражданское судостроение существовали параллельно, и практически предприятия этих отраслей между собой не пересекались. Законы ценообразования, отчетности, сдачи были абсолютно разными. Сейчас, когда идет смена военноморской доктрины страны, военное кораблестроение переживает этап стагнации. Сейчас любой катер, начиненный тротилом и общей стоимостью 1–2 млн руб., может повредить или потопить крейсер, линкор, фрегат стоимостью в сотни миллиардов. Таким образом, пока адмиралы думают, судостроительных заказов в прежних объемах пока не будет. Освободившиеся мощности не в состоянии оперативно перейти на гражданское судостроение. К сожалению,

те предприятия, которые работали на ВПК, не смогут в кратчайшие сроки трансформироваться для работы с частными заказчиками. Некоторые верфи загружены строительством ледоколов — это отдельная тема для профессиональной дискуссии. Кто-то увлекся краболовами — уже столько краба нет, сколько этих процессоров.

Вдобавок к этому, на современном этапе вся наша экономика сильно зависима от государства. Поэтому мне видятся два варианта развития дальнейших событий в отрасли — или плановый государственный, или коммерческий. Стратегия страны явно направлена на создание государственной контролируемой экономической модели в судоходном бизнесе, но с попыткой сделать это в гибридном бизнес-формате.

Опыт плановой экономики в стране многими еще помнится, а вот смешанный формат, к сожалению, — это тупиковый путь. Невозможно плановую экономику объединить с рыночными правилами. Такая политика приведет к сокращению и ликвидации малых судоходных компаний, что нанесет значительный ущерб экономике работы флота.

Малые судоходные компании нужны рынку для оперативного закрытия трамповых грузовых заявок, отвлекаться на которые крупные компании не будут никогда.



Онежский ССЗ. Петрозаводск (Карелия).



Судостроительная площадка китайской верфи.

В плановой экономике, наоборот, малый бизнес только мешает: сложно контролировать и подчинять его, управлять им. Причем, возможно, по мнению чиновников, уход мелких судовладельцев — это хорошо. Особенно при необходимости расчистить пространство для государственных и полугосударственных перевозчиков. Средние и крупные частные судоходные компании в этом случае будут национализированы или сменят собственников. Пострадают грузоотправители, столкнувшись с «окологосударственными» судоходными компаниями, регламентирующими свои ставки. Применение рыночной конкуренции будет невозможно в таких обстоятельствах.



Хранение судового оборудования и материалов непосредственно на судне.

Возможен частичный уход грузоотправителей на РЖД, где уже существует монополия, и на автодороги, где ждет «Платон».

В тех речных регионах, где перевозки водным транспортом являются дотационными (например, социальный северный завоз), скорее всего, все останется как прежде и флот там оставят такой, какой есть, только по той причине, что в экономическом плане он не будет привлекать инвесторов. Для них пропишут исключения, как это было с однобортными танкерами. При этом СМП будет полностью подчинен государству с попыткой последнего установить госрасценки на перевозки. Частные мелкие перевозчики покинут регион, а вместо них зайдут государственные и окологосударственные структуры. Заградительные меры для приобретения флота за рубежом в конечном итоге не создадут благоприятных условий для тех, кто лоббирует эти ограничения.

Ред.: А что тогда необходимо для сохранения рыночных коммерческих отношений в судоходстве и мореплавании?

А. И.: Наверное, меня поддержат все участники нашего водоплавающего бизнеса, производители экспортных товаров и грузовладельцы, если обозначу, что для начала курс доллара к рублю должен быть рыночным. Рынок — лучший регулятор. При актуальной ситуации доллар должен стоить не 70–80 руб., а в 2–2,5 раза дороже. Искусственное регулирование курса рубля, по мнению регулятора, сдерживает инфляцию, однако по факту мы видим обратную ситуацию: это сдерживает только уровень зарплат, а цены продолжают расти.

При курсе доллара 150–180 руб. валютная выручка



Судно U-type.

экспортеров и перевозчиков позволит им быть конкурентными на международном рынке, повысит валютные платежи в бюджет, оживит международную логистику. Не хочется строить конспирологические версии, но актуальная финансовая политика государства, если и не убивает судостроительный бизнес, то уж точно делает все, чтобы он не развивался. Вот и идем строить в Китай, а значит, нынешняя ситуация выгодна тому же Китаю.

А если «отпустить» рубль в свободное обращение, то стоимость постройки судна типа U-type на отечественных верфях (2,5 млрд руб.) в долларовом эквиваленте составит уже не 35 млн \$, как сейчас, а 14–15 млн \$, что является абсолютно рыночной цифрой.

Ред.: Каковы перспективы китайского судостроения для российских заказчиков?

А. И.: На сегодняшний день строить суда в России частным заказчикам очень сложно, но это не значит, что мы к этому не стремимся. Сейчас строить в Китае — это учиться у них, перенимать опыт, думать, какие факторы будут способствовать совершенствованию нашего внутреннего основного судостроительного триумвирата: сроки, цена, качество. Последние 5 лет российские судовладельцы только набирали опыт строительства в Поднебесной, а получается, что уже в ближайшие годы запретительным способом этот опыт может быть перекрыт изнутри. Это при том, что процесс судостроения очень скрупулезный и тонко настраиваемый.

Ред.: Как поступать с существующим возрастным флотом?

А. И.: В нынешних условиях, и это мое профессиональное мнение, надо поддерживать тот флот, который есть, и только в случае явных технических проблем выводить из эксплуатации. Для этого имеются все компетенции РС и РКО, предоставим им возможность решать, кому быть — кому не плыть. Современные методы диагностики позволяют идентифицировать проблемные зоны в корпусах и механизмах судов с достаточно высокой точностью. Сейчас время не избавляться от рабочих судов, а сохранять и оберегать то, что имеем. С учетом того, что судоремонтных верфей явно не хватает, самым полезным будет перепрофилировать незагруженные судостроительные предприятия под судоремонт. Конечно, это тоже процесс непростой. В судоремонте больше работы и меньше денег.

Ред.: Резюмируем?

А. И.: Мы находимся перед двумя руслами — госуправлением и свободным рынком. Куда качнет судостроительный маятник? Если не в сторону законов рынка, то флотская экономика явно не пойдет «по дуге большого круга» (движение судна по кратчайшему расстоянию между двумя точками на поверхности).

Это было экспертное мнение Зайцева А. И., капитана дальнего плавания, кандидата технических наук, руководителя Холдинга «МОРБАЗА-МАРИНЕРУС», доцента кафедры Судостроения на внутренних водных путях Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Мнение редакции может не совпадать с мнением эксперта.

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

СУДОХОДСТВО В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ И ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ В УСЛОВИЯХ КОНФЛИКТА. ЧАСТЬ 2

Читайте первую часть статьи в №2 (12) 2026, стр. 22–26.



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

В первой части статьи автор рассмотрел значение Ормузского пролива для мировой логистики, правовые основы судоходства, последствия атак на суда и изменения на страховом рынке. Во второй части речь пойдет о практических условиях работы флота в зоне конфликта: снабжении, бункеровке и ремонте судов, доступности портовых сервисов, а также о том, как кризис меняет маршруты мировой морской торговли.

СЕРВИСЫ ДЛЯ СУДОВ В РЕГИОНЕ КОНФЛИКТА

Главный практический вопрос для судоходства конца мая 2026 года сводится к жизнеобеспечению судов в регионе залива. Численность моряков, остающихся на судах в Заливе, оценивается примерно в 20 тыс. человек [6]. При длительном ожидании рейса проблемы с водоснабжением, бункеровкой, обеспечением продовольствием и лекарствами, а также ротацией команд приобретают первостепенное значение.

В нормальном режиме работают иракские порты Умм-Каср и Хор-эз-Зубайр по сервисам, связанным с обеспечением судов пресной водой и продовольственным снабжением через судового агента.

В ОАЭ порты Фуджейра и Хор-Факкан также функционируют штатно, но накопили очереди. На конец мая ожидание сервисов составляет около трех недель и более в Фуджейре. А в Хор-Факкане ожидание достигало четырех недель и более. Так что, если воду и снабжение можно спланировать с некоторой точностью и горизонтом до трех-четырех недель, то причальная операция или ремонт у стенки потребуют в этих эмиратских портах более раннего бронирования и готовности к ожиданию.

Фуджейра — крупнейший мировой узел судового сервиса и бункеровки вне Персидского залива, в 70 морских милях к востоку от Ормуза. В 2025 году там было продано около 7,4 млн м³ или 7,33 млн тонн судового топлива. А в марте 2026 года продажи судового топлива в Фуджейре резко упали до рекордно низкого уровня 158852 м³. В тарифе порта Фуджейра для STS (Ship-to-Ship transfer — перегрузка или передача груза или топлива с одного судна на другое)

и бункерных операций указаны крупные морские сборы: для лицензированных бункерных компаний по танкерам с наибольшей длиной менее 160 м — 27600 дирхамов за операцию (7516 долларов США), а для танкеров с наибольшей длиной более 160 м — 2,10 дирхама за единицу GT (Gross Tonnage). Так что для танкера с валовой вместимостью 100000 GT сбор составит 210000 дирхамов (57183 доллара США). Для LNG STS минимальный морской сбор — 215000 дирхамов (58545 долларов США), для LPG STS — 100000 дирхамов (27230 долларов США). [9]

РЕМОНТ И ДРУГИЕ СЕРВИСЫ

Длительная стоянка в теплой воде залива ускоряет обрастание корпуса. Это увеличивает расход топлива после выхода, снижает скорость хода и создает риск претензий по CII/EEEXI и чартерной скорости. Нужны водолазный осмотр, проверка винта, руля, забортных клапанов и балластных систем.

Одним из наиболее пригодных сервисных узлов за пределами Ормузского пролива и Персидского залива является оманский порт Сохар на побережье Аравийского моря. Порт Сохар в Омане можно использовать как сервисную точку на внешнем контуре Оманского залива: судно может стать на якорь, принять снабжение, провести смену экипажа и пополнить бункеровку, мелкий ремонт или операцию перегрузки с одного судна на другое. Тариф SOHAR Port 2025/2026 разделяет якорные районы по видам разрешенных операций. Anchorage B, то есть якорный район B, предназначен под судовое снабжение водой, провизией, запчастями и расходными материалами, а также под длительную стоянку судна в ожидании распоряжений или следующей операции (long

period lay-up). Якорные районы С и Е (Anchorage С и Anchorage Е) используются под перегрузку или передачу груза, топлива либо другого продукта с одного судна на другое (STS), а также под бункеровочные услуги. Якорный район D имеет смешанный режим: там допускаются судовое снабжение, смена экипажа, ремонт, длительная стоянка, операции STS и бункеровка. Экономика стоянки в порту Сохар зависит от продолжительности пребывания судна на рейде. Первые десять календарных дней якорной стоянки в Сохаре не тарифицируются. С 11-го по 15-й день начисляется 527,1 долл. США в сутки. С 16-го по 20-й день ставка возрастает до 1055 долл. США в сутки. Начиная с 21-го дня стоянка стоит около 1757 долл. США в сутки. Поэтому Сохар выгоден как краткосрочная сервисная точка. А при задержке свыше десяти дней якорная стоянка становится самостоятельной статьей расходов, которую нужно заранее учитывать в расчете рейса, демереджа, простоя и страхового покрытия.

Сервисы, доступные в порту Сохар, показаны в Таблице 1.

КУДА ПРОКЛАДЫВАЕТ КУРС ГЛОБАЛЬНАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ

Персидский залив снова, как и в 1973 году, во времена первого нефтяного шока, стал местом, где география управляет экономикой быстрее, чем тарифы, санкции и корпоративные стратегии контейнерных линий. В обычной ситуации Ормузский пролив выглядит как узкая водная артерия между Ираном, Оманом и полуостровом Мусандам. В кризисной ситуации он превращается в ценовой механизм мирового рынка нефти, газа, страхования, фрахта, удобрений, контейнерных сервисов и железнодорожных обходов. Через него в 2024 году проходило около 20 млн баррелей нефти и нефтепродуктов в сутки, то есть более четверти мировой морской торговли нефтью и примерно пятая часть мирового потребления нефти и нефтепродуктов. Через ту же точку проходила примерно четверть мировой торговли СПГ, прежде всего из Катар. В 2025 году, по оценке МЭА, около 80% нефти и нефтепродуктов, шедших через пролив, направлялось в Азию.



Суда в Ормузском проливе близ Бендер-Аббаса (Иран), 12 сентября 2026 года.

Сервис	Описание
Бункеровка	Доступна внутри порта; судовой агент связывается с поставщиком услуги.
Пресная вода	Water barge – водоналивная баржа – доступна в порту; агент координирует поставщика.
Stores и spare parts	Провизия, судовое снабжение и запчасти доставляются через агента.
Crew change	Доступна, заявляется заранее через агента и Port Management System.
Медицинская помощь	При срочной медицинской помощи Port Coordination Centre координирует действия с агентом и медучреждением.
Tank cleaning	Мойка танков заявляется заранее; требуется разрешение.
Hot work	Огневые работы заявляются заранее; требуется разрешение.
Immobilization	Вывод главного двигателя или критического оборудования из готовности заявляется заранее; требуется разрешение.
Lifeboat lowering	Спуск спасательной шлюпки заявляется заранее.
STS	Операции «судно-судно» идут только с одобрения Harbour Master, с учетом погоды, технических, операционных и safety procedures; зоны STS – якорные районы С и Е.

Таблица 1. Сервисы, доступные в порту Сохар [10].

Именно поэтому залив влияет на мировую логистику сильнее многих крупных портов. Суэц можно обойти вокруг Африки, оставив на маршруте вокруг мыса Доброй Надежды топливо на две недели пути, показатели кругорейса и предсказуемость расписания. И большинство застигнутых в пути непредсказуемыми военными рисками судов так и делают. Выбор обхода во многом определяется тем, как изменил кризис в Заливе логику грузовладельцев. Раньше вопрос выбора маршрута звучал как вопрос выбора ставки: где дешевле и быстрее морем, там решение и принималось. Сейчас расчет включает риск закрытий узких мест логистики и возросшее страховое покрытие военного риска экипажа. Более того, в первый месяц конфликта большинство страховщиков просто отозвали свои страховые покрытия из региона. Страховые премии военного риска по судам в районе Ормуза выросли с долей процента до 2–3% от стоимости судна. А это для танкера стоимостью 200–300 млн долларов означает дополнительный платеж в размере иногда до 6–9 млн долларов за рейс.

Наиболее жестко этот механизм виден в танкерном сегменте. До кризисного обострения в Ормузе ежедневно проходили десятки энергонасыщенных судов (до 120–140). При резком сокращении транзита рынок получает одновременный удар



Ормузский пролив. Суда на якоре, август, 2026 г.

по физической поставке и ожиданиям. Нефть дорожает еще до дефицита на НПЗ, потому что трейдеры закладывают риск недогрузки, опоздания, смены сорта, роста плеча поставки из США, Бразилии, Западной Африки или Средиземноморья. СПГ реагирует еще жестче: газовый танкер не заменяется сухогрузом, терминал приема зависит от графика, а азиатский покупатель конкурирует с Европой за ограниченное число свободных партий. При этом такие страны, как Япония и Южная Корея, могут быть зависимы в вопросах энергогенерации от импортного СПГ более чем на 98%.

Уже Суэцкий кризис 2024–2025 годов показал, как быстро морская торгово-транспортная система переходит на удлинённый маршрут. К маю 2025 года тоннаж через Суэц оставался примерно на 70% ниже уровня 2023 года. В 2023 году через канал прошло более 26 тыс. судов, в 2024 году — около 13,2 тыс., в 2025 году — около 12,8 тыс. судов. Но Красное море имело географический дублер — мыс Доброй Надежды. Персидский залив устроен иначе. Если судно с катарским СПГ, кувейтской нефтью или иракской нефтью из южных терминалов не может выйти через Ормуз, оно не сделает крюк. Оно будет вынуждено ждать политического решения, менять график или разгружаться по другой схеме и выпадать из цепочки поставок.

Отсюда возникает главный логистический вывод: рынок не отказывается от моря, но снижает зависимость от одной морской точки отказа. Именно поэтому сухопутные и смешанные маршруты в Евразии получают новый смысл. Они не заменяют Персидский залив по тоннажу углеводородов.

Они создают страховочный слой вокруг морской экономики: железнодорожные контейнерные поезда, каспийские паромы, сухие порты, нефтяные и газовые обходы, автомобильные переходы, мультимодальные решения между Китаем, Центральной Азией, Кавказом, Ираном, Пакистаном, Турцией и Европой.

Центральная Азия оказалась одним из главных бенефициаров этой перестройки. Через Казахстан, Каспий, Азербайджан и Грузию Средний коридор увеличил грузовой поток с 2,76 млн тонн в 2023 году до 4,48 млн тонн в 2024 году и 4,12 млн тонн в 2025 году. Контейнерный поток по маршруту вырос до примерно 77 тыс. TEU в 2025 году, а цель на 2029 год — 300 тыс. TEU. Время доставки по Транскаспийскому маршруту сократилось с 28–32 до 13–17 дней. Всемирный банк оценивает, что при инвестициях и операционных улучшениях торговые потоки по Среднему коридору могут утроиться к 2030 году, а сроки перевозки — сократиться вдвое.

Китайско-центральноазиатская железнодорожная статистика показывает, что растет уже не только классический транзит Китай — Европа. В 2025 году потоки China Railway Express в Центральную Азию выросли на 27,7% и достигли 1,13 млн TEU. На этом фоне строительство железной дороги Китай — Киргизия — Узбекистан, модернизация казахстанских участков сети и расширение портовой инфраструктуры Актау и Курык призваны сформировать инструменты преодоления зависимости Евразийской торговли от уязвимости узких мест морской логистики.

Иран и Пакистан занимают в этой картине особое место. Иран как сухопутный узел между Каспием, странами Залива, Турцией, Китаем и Индией сегодня



Торговые суда Ирана и других стран стоят на якоре в Ормузском проливе у Бендер-Аббаса, Иран, 10 сентября 2026 года.

показывает значимость регионов-хабов для всей глобальной торгово-экономической системы. Пакистан, со своей стороны, пытается реализовать роль резервного государства — логистического хаба, открывая новые мультимодальные маршруты, в том числе из южных портов в Иран и далее — в Центральную Азию. Заявленная цель Исламабада и Тегерана — довести двустороннюю торговлю до 10 млрд долларов к 2028 году при текущем уровне около 3,1 млрд долларов. Примеры решения логистических тупиков, вызванных современным кризисом в Заливе, показали Саудовская Аравия и Пакистан. Саудовская Аравия в конце марта 2026 года запустила контейнерный поезд из порта Эль-Джубайль в Заливе по своей северной железной дороге на границу с Иорданией (Аль-Хадиса) и дальше — автомобильным транспортом к портам Средиземного моря. Один контейнерный поезд имел вместимость в 400 TEU. Другой пример показал Пакистан, который запустил 3500 застрявших иранских морских контейнеров из своих портов Гвадар и Карачи в Белуджистан по железнодорожной ветке Кветта — Тафтан.

Несмотря на то, что текущий кризис в Заливе выявил многие уязвимости системы глобальной морской торговли и ее критическую зависимость от проливов и каналов, опыт показывает, что практические решения вопросов безопасности судоходства могут быть найдены. И груз как вода — всегда найдет дорогу.

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. URL: <https://home.treasury.gov/news/press-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>

[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>

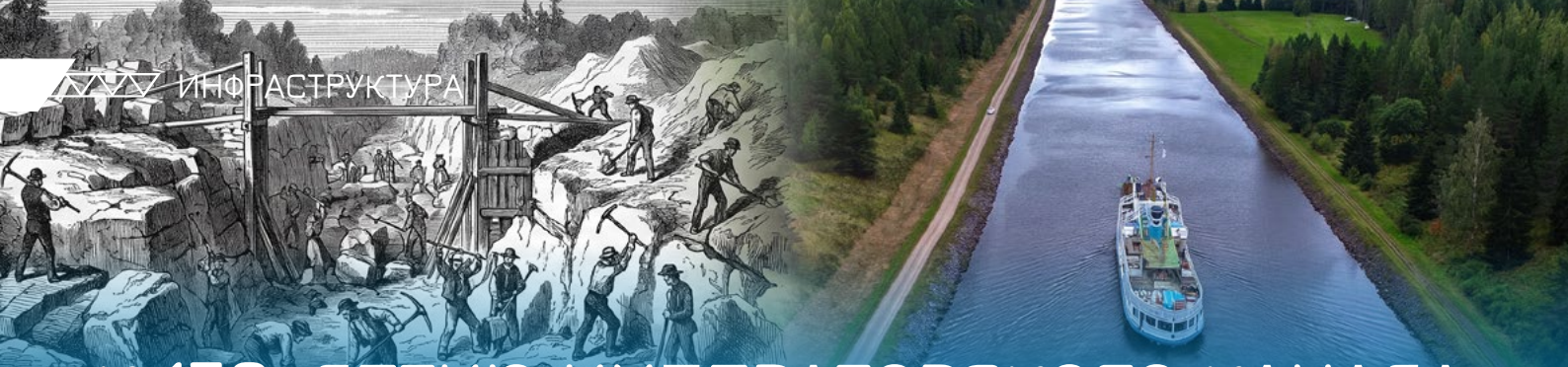
[8] Howden Re. Strait of Hormuz report. 27.03.2026. URL: https://www.howdenre.com/sites/howdenre.howdenprod.com/files/2026-03/HowdenRe_Strait_of_Hormuz_report_March272026.pdf

[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: rbc.ru; [Getty Images](https://gettyimages.com); aljazeera.com



К 170-ЛЕТИЮ ИМПЕРАТОРСКОГО КАНАЛА. ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА. ЧАСТЬ 2

Читайте первую часть статьи в №1 (11) 2026, стр. 12–17.



Невежин Максим Александрович

Заместитель руководителя ФГУ «Сайменский канал»

В первой части материала, посвященного 170-летию Сайменского канала, автор проследил сложный путь от зарождения идеи в XVI веке до ее утверждения. Масштабный проект, обещавший стать экономическим драйвером региона, едва не рухнул на стадии финансирования и был спасен лишь благодаря личному вмешательству Николая I. Во второй части речь пойдет о самом сложном этапе — практической реализации. Как в середине XIX века в тяжелейших геологических условиях, сквозь гранитные скалы прокладывали русло, возводили уникальные шлюзы и создавали инженерное чудо, навсегда изменившее логистику Северной Европы.

СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

К 1845 году стройка Сайменского канала была еще в самом начале, но работа уже кипела, трудилось около 300 человек. Лес на пути будущего канала вырубали, границы разметили и проложили временную дорогу.

Главным штабом стройки стал поселок Лауритсала. В доме купца Савандера обустроили канцелярию начальника строительства барона фон Терне, рядом построили склады, куда свозили стройматериалы со всей Карелии. Жилой городок организовали в Мустола. На одном берегу жило начальство, на другом — рабочие, здесь же организовали пекарню, сауну и пороховой склад.

Общее руководство на стройке, как уже было сказано, осуществлял барон фон Терне. Первыми двумя участками пути занимались опытные прорабы Вервинг и Вестлинг, а третий доверили молодому инженеру Юлиусу Миквицу, который приехал на стройку сразу после выпуска из Петербургского института.

Изначально Сайменский канал планировали строить строго по порядку — сверху вниз, но в конце 1846 года планы резко поменялись из-за находчивости выборгских купцов, предложивших сделку. Предприниматели за свой счет строят жилье и склады на нижнем участке между Лаволой и Юстилой, а взамен получают право бесплатно пользоваться строительной дорогой вдоль канала. Главный инженер Эриксон понял, что так будет проще доставлять технику и материалы вглубь стройки и дал на это «добро». В итоге работа пошла

сразу на нескольких участках, а процесс напоминал четкую эстафету: сначала шли землекопы, за ними минеры взрывали скалы, а следом каменщики и кузнецы возводили сами конструкции. Благодаря такому подходу и помощи купцов, уже через год гранитные чаши всех верхних шлюзов были полностью готовы.

Многие машины и механизмы для стройки создавали по чертежам Гёта-канала. В арсенале строителей были ручные и конные черпалки для земли, а также тридцать насосов. Самым важным из них стал мощный 8-сильный паровой насос в Лауритсала. Он работал без остановки день и ночь, откачивая воду, чтобы рабочие могли спокойно взрывать скалы и не прерывать стройку. Сайменский канал стал настоящим испытательным полигоном. Здесь проверяли в деле новейшие изобретения, которые только-только сошли с чертежных досок. Современные механизмы отлично справлялись с самой тяжелой работой. Например, механические краны оказались незаменимы при перемещении огромных каменных глыб. Паровых машин поначалу было немного, но на них делали большую ставку.

Эриксон понимал, что главные враги шлюзов на севере — это вода, которая просачивается в швы, и лютые морозы, расширяющие трещины. Чтобы стены не «повело» от замерзшего грунта, инженер заложил в проект огромный запас прочности. Вокруг камер он проложил дренажные канавы, которые отводили лишнюю влагу и снимали давление почвы. Аккуратная кладка из гладкого камня, которую мы



Строительная площадка. Фото колорировано.

видим снаружи, — это лишь «красивое лицо». За ним скрывается мощный многометровый массив, который и держит на себе всю нагрузку. Сами стены сделаны не прямыми, а слегка изогнутыми, как своды старинных зданий, что делает их еще крепче. Особое внимание Эриксон уделил практичности. Например, на шлюзах установили двойные ворота. Это позволяло в любой момент перекрыть и осушить нужный участок для ремонта, не останавливая движение судов по всему каналу. Каждая деталь, от затворов до механизмов разводных мостов, была сделана максимально простой и долговечной.

Самым трудным оказался отрезок от Лауритсала до Мустола. Строителям пришлось буквально пробиваться сквозь огромные скалы. Дальше, по направлению к озеру Нуймаанъярви, работа была проще, но и там встречались сложные задачи. В Кансоле Нильс Эриксон придумал изящный ход: он пустил реку Соскуанйоки прямо под дном канала, для этого специально построили мощный каменный тоннель.

Осенью 1848 года местные купцы предложили построить в Мустола частную верфь, чтобы ремонтировать суда прямо на канале, однако руководство канала решило построить объект за государственный счет. Это позволило контролировать и ремонт, и отстой судов зимой. Разработку и осуществление проекта доверили опять же инженеру Эриксону. Его план

одобрили сначала в Петербурге, а весной 1849 года подпись поставил сам император. Стройка стала настоящим техническим прорывом, самотечная система существенно упрощала постановку судов в док, а Мустола превратилась в главный судоремонтный центр всего Сайменского канала.

В октябре 1849 года началось производство шлюзовых ворот и их механизмов. В конструкции ворот дерево сочетали с металлом, а тяжелые створки монтировали огромными кранами. Нижние ворота были гораздо выше верхних. Работники крутили механизмы вручную, открывая шлюзы и регулируя уровень воды через специальные подводные заслонки — клинкетки.

Первый шлюз Мялкия достроили к концу 1851 года, а всего через год рабочие завершили верхнюю часть канала. Это был грандиозный проект из 11 шлюзовых камер, который по-настоящему поражал воображение людей того времени.

Местная газета «Маамиехен Истава» восторженно описывала стройку: «Стены и ворота шлюзов выглядели настолько мощными, чистыми и идеально отполированными, что ими можно было любоваться бесконечно, настолько безупречной казалась работа мастеров».



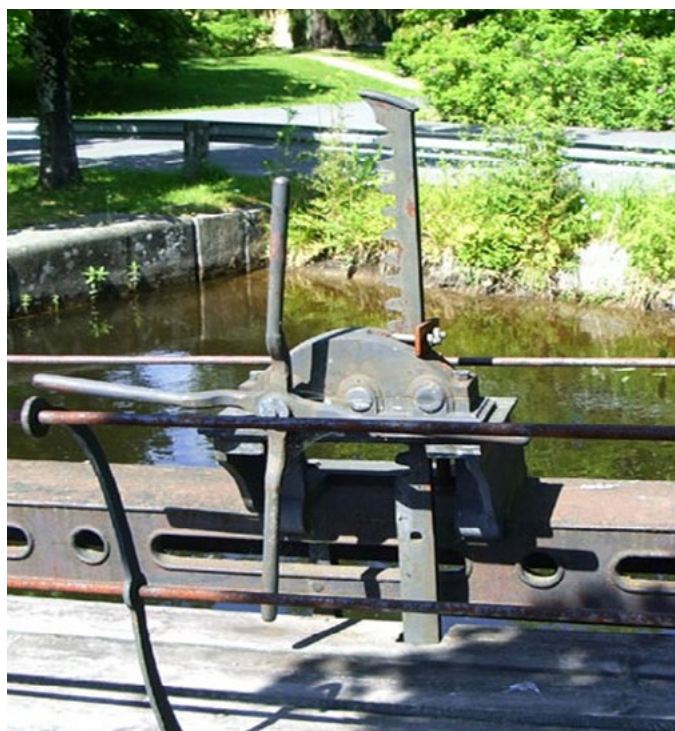
Верхние ворота шлюза.

Разводные мосты изготавливали две фирмы: «Фискарс Машине Шоп» и «Эриксон энд Кове». Заводы делали конструкции и привозили их в Выборг. Подрядчики отвечали за все «подключ», от кованых железных деталей до дубового настила и итоговой сборки. Всего на канале построили 12 таких мостов. Почти все они расположились прямо над верхними воротами шлюзов, кроме местечек Кансола и Суйкки. Работали они необычно: сначала

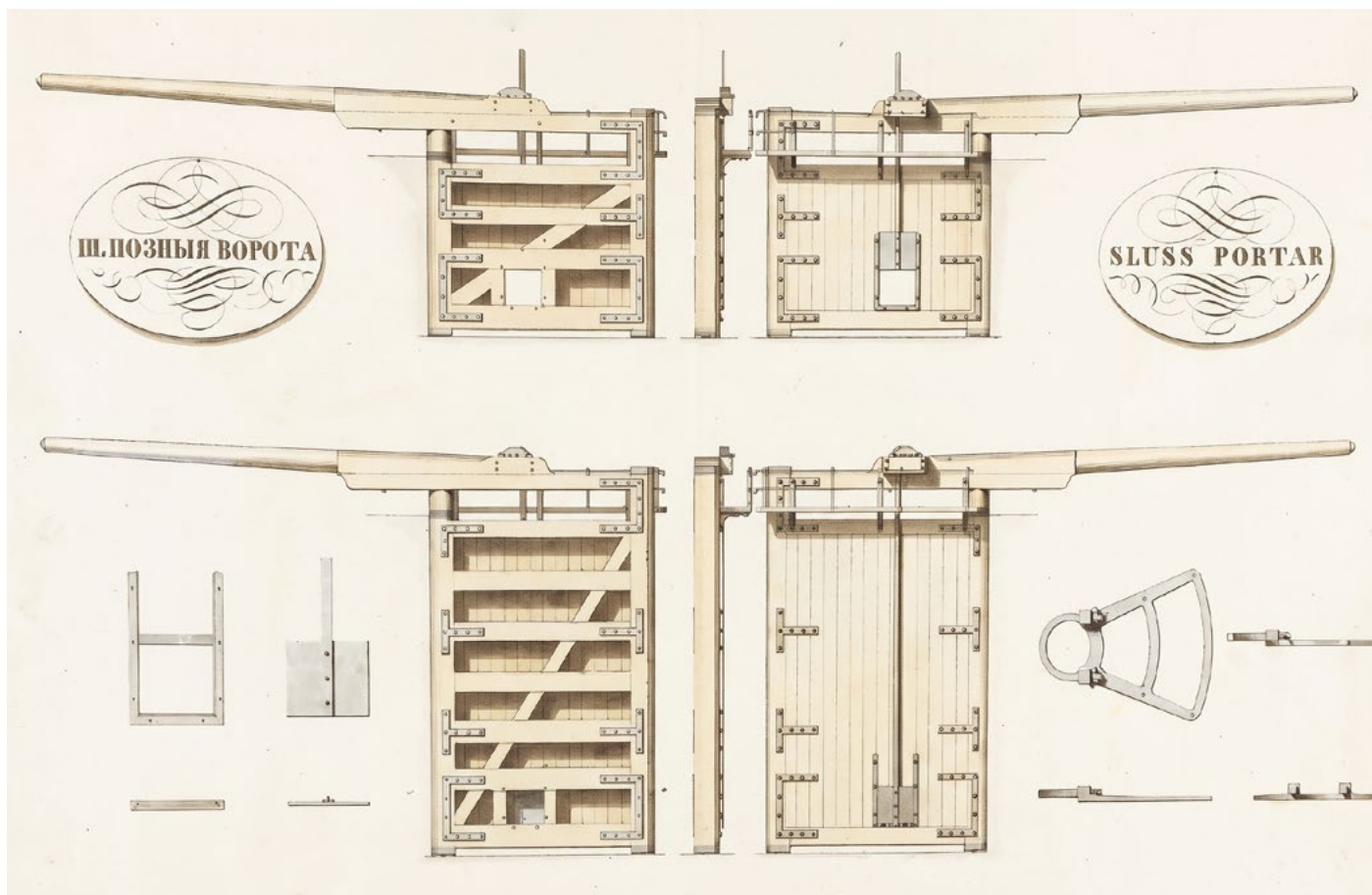
поднималась небольшая крайняя створка, а потом вся основная платформа моста просто откатывалась в сторону на специальных роликах. Поскольку мосты стояли вплотную к шлюзам, персонал мог быстро и открывать ворота для судов и разводить мосты. К концу 1853 года мосты соединили берега канала, а еще через год рабочие установили шлюзовые ворота на нижних участках строительства.



Реечная передача ворот шлюза.



Реечный механизм открывания клинкет.



Чертеж верхних и нижних ворот.

Еще одним трудным участком Сайменского канала оказался 5-километровый отрезок между озерами Пяллиярви и Лиетъярви.

Рельеф здесь был настолько крутым, что строители возвели «лестницу» из семи шлюзовых камер практически подряд. Чтобы потоки воды не размывали русло, а уровень всегда оставался стабильным, рядом проложили систему вспомогательных каналов, обеспечивших безупречный гидрологический режим судоходной трассы.

Когда работы на верхнем участке канала закончились, начальник строительства фон Терне переехал из Лаурицсала в Ряттиярви. Нижние участки стройки получили свое руководство. За отрезок между Пялли и Лиетъярви отвечал уже известный инженер Йозеф Вервинг, а за пятый участок от Сяркиярви до Юустиляньярви — молодой инженер Васастьерна.

В мае 1853 года фон Терне доложил комитету канала, что строительство от Лаурицсала до озера Нуйямаанъярви завершено и канал на этом участке готов для судоходства. Вместе с уже открытым проходом из Выборга до Юустилы это означало, что две трети канала начали работать. Летом того же года у шлюза Ряхья появился большой перевалочный пункт. Сюда по воде привозили грузы со всего Сайменского региона, дальше товары везли в Выборг по суше. Уже тогда это заметно помогло торговым компаниям сэкономить на перевозках.

БУДНИ И БЫТ ТРУЖЕНИКОВ КАНАЛА

Для всей Восточной Финляндии объявление о начале строительства канала стало грандиозным событием. Стройка превратилась в настоящий «магнит» для тех, кому не хватало работы в деревнях — батраков и бедных крестьян. Для них это был редкий шанс вырваться из нищеты и начать получать живые деньги. Количество рабочих на строительстве зависело от сезона. Зимой на объектах оставалось всего около 700 человек, а летом число рабочих переваливало за 3000. Пробовали использовать труд военных. В 1847 году прислали четыре роты солдат из Лаппеенранты, но эксперимент провалился. Служивые работали медленно и неохотно, поэтому от их помощи отказались почти на десять лет.

Платили рабочим около 6 рублей в месяц. Из всей годовой зарплаты на руки человек получал всего 50 рублей. Остальное уходило на дрова, свечи и место в тесном бараке. Стройка отличалась высокой текучестью кадров. Для многих она служила лишь временным привалом на пути к Петербургу. Рабочие, прибывшие одной группой весной, по осени так же слаженно снимались с места и отправлялись на заработки в Санкт-Петербург. Администрация канала вела строгий учет: каждому рабочему присваивали личный номер, записывали его биографию и сроки работы. Но одного трудолюбия было недостаточно — требовалась безупречная репутация. Нужно было принести справку о несудимости или отзыв от приходского священника. Запрещено было брать на работу случайных людей «без роду и племени».



Финляндия. По Сайменскому каналу. Нос корабля и баржа по курсу, 1906 г.

Для строительства канала использовали труд заключенных. Платили арестантам мало, и две трети денег сразу забирали на еду, одежду и охрану. Остаток копился на личных счетах в Выборгском банке, а забрать все сбережения можно было только после выхода на свободу. На каждые сто заключенных полагалась охрана: один надзиратель, два унтер-офицера и восемь охранников. Снаружи территорию и ночные обходы контролировали сорок донских казаков.

Первую колонию открыли в Лауритсале. Построили два больших барака на 200 человек и жилье для охраны. В составе арестантов были и дворяне, и простые крестьяне, присланные как из Великого княжества Финляндского, так и из Петербурга. Большинство сидело за мелочевку — кражи, пьяные дебоши или «недостойное поведение». Им досталась самая черная работа: именно этими людьми были пробиты самые сложные участки в Лауритсале и Лаволе. Когда людей не хватало, на работы присылали даже опасных преступников. За ними следил усиленный караул, а кандалы с них не снимали даже во время сна. Интересно, что после освобождения многие арестанты не уходили, а нанимались на стройку уже как свободные люди, просто чтобы найти жилье и еду. Опыт использования труда заключенных был признан успешным. Эта практика стала важным прецедентом, который в дальнейшем лег в основу создания трудовых колоний.

Завершение строительства Сайменского канала в 1856 году чуть не обернулось провалом. Оказалось, что катастрофически не хватало рабочих. Генерал-майор Альфред Стьернвалль, который возглавил проект после отставки Нильса Эриксона

в 1854 году, сильно ошибся в расчетах. Он надеялся, что стройку закончат всего 500 человек, но их сил явно было мало. Для спасения проекта пришлось звать на помощь армию. В мае на стройку пригнали 600 солдат из батальона города Миккели, а в июне добавили еще столько же из Выборгского батальона. Военных распределили по самым сложным участкам в Лаволе, Пялли и Сяркярви. Вдобавок к солдатам привезли еще 150 каторжан. Только благодаря этой массовой переброске сил канал успели достроить в срок. Без помощи солдат и арестантов торжественное открытие Сайменского канала в сентябре 1856 года просто бы не состоялось.

Жизнь на канале была подчинена строгому графику. Летом трудились с пяти утра до восьми вечера. Даже трехчасовой перерыв на обед не помогал восстановить силы, а из-за срочных задач выходных часто просто не было. Зимой работали до 12 часов в сутки, пока не стемнеет, а в мастерских чинили инструменты, готовясь к новому сезону.

Рабочих объединяли вартели по 12-18 человек, каждой из которых руководил мастер. Утро начиналось с переклички, а оплату начисляли строго по спискам и выполненным заданиям. Согласно архивам, в 1846 году в районах Лауритсала и Мустола работало более ста таких артелей, а это почти две тысячи человек. Уже через год темпы ускорились: количество

артелей выросло до 198, а число рабочих превысило три тысячи. Если же прибавить к ним заключенных, то на стройке трудилось около четырех тысяч человек одновременно.

Чтобы люди работали лучше, их перевели на сдельную оплату труда. Рабочие стали получать заметно больше. Если раньше за обычный рабочий день платили 20 копеек летом и всего 10 зимой, то теперь заработок привязали к результату. Благодаря надбавкам строители могли получать уже до 60 копеек в день. Эта система, которую внедрились фон Хаартман и Эрикссон, отлично себя зарекомендовала: темпы стройки выросли, и строительство закончили раньше срока на 4 года.

Несчастные случаи на стройке были привычным делом. Чаще всего травмы получали при взрывах скал, резке камня или у подъемных кранов. Удивительно, но при этом гибли рабочие достаточно редко для того времени. В архивах значится всего по два-три смертельных случая в год. Первая настоящая трагедия случилась в июне 1846 года. На третьем участке прогремел взрыв, в котором погиб местный житель Хейкки Нюканен. Его жена, Мария Ловиса Карвонен, осталась одна с детьми. Власти тогда еще не знали, как реагировать на такие происшествия, но помогли вдове — выдали мешок муки и три рубля. Однако именно эта смерть заставила руководство стройки задуматься о правилах помощи. Барон фон Хаартман, курировавший проект, начал разрабатывать первые нормы социальной поддержки. С тех пор семьи погибших уже не бросали на произвол судьбы. Хотя выплаты оставались разовыми, сама схема помощи со временем превратилась в полноценную систему.

Рядовые рабочие жили в холодных дощатых бараках. Специалистам полагались капитальные бре-

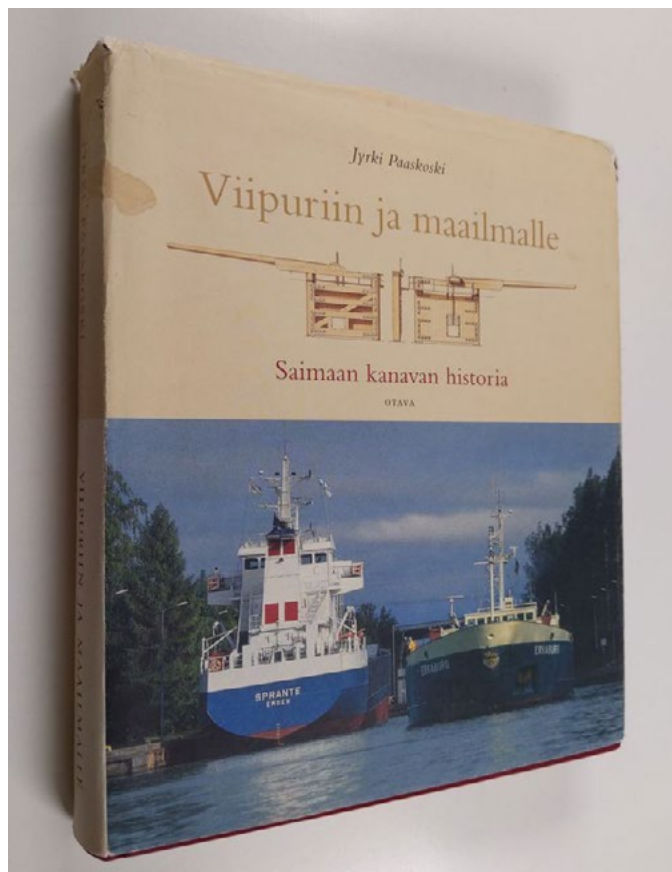
венчатые казармы с печками. Оба варианта строили по военным чертежам. Несмотря на типовую застройку, мест на всех не хватало. Начальство пыталось подселять людей к крестьянам в избы, но это не спасало от тяжелого жилищного кризиса. Чтобы хоть как-то решить проблему, вдоль канала начали массово ставить временные избы-сторожки. Они были дешевыми и мобильными. В 1851 году писатель Сакаркас Топелиус описал в газете «Хельсингфорс Тиндингар» увиденные им настоящие землянки, которые рабочие рыли прямо в склонах холмов. Эти ямы обшивали досками и накрывали дерном. На этом фоне резко выделялись административные усадьбы в Мьялти, Мустоле и Юустиле. Просторные дома на 4-6 комнат с классическими аккуратными садами всем своим видом подчеркивали имперский порядок среди суровой северной природы.

Снабжение стройки работало как часы. Продукты везли купцы из Выборга и Лаппеенранты, но торговать «как хочется» они не могли. Цены диктовало государство. Экономический комитет раз в три месяца выпускал преискурранты, которые висели в каждой лавке.

Огромную армию строителей кормили кухни и пекарни прямо у барачков. Еду подвозили и местные фермеры, а готовили и стирали деревенские женщины. Рабочие ели просто: в основном зерновые, хлеб, сало и селедку. Для офицеров и чиновников в Кансоле и Лауритсале работали столовые с комплексными обедами, где подавали несколько блюд по фиксированной цене.



Вальцевый (роликовый) мост.



Книга Ю. Пааскоски «В Выборг и по всему миру: История Сайменского канала».

Главной же бедой стало повальное пьянство. Рабочие часто уходили в многодневные запои, которые заканчивались массовыми драками. Несмотря на запреты, на стройку рекой тек дешевый контрабандный спирт из Эстонии. Ситуация стала настолько серьезной, что в 1851 году губернатор ввел «сухой закон». Правила здесь были жестче, чем во всей остальной России. Власти пытались предложить людям культурную альтернативу, организовав парк «Мялкия Тиволи» с каруселями и кегельбаном для семейного отдыха. Но и это не помогло. Местный ресторан в итоге пришлось закрыть из-за постоянных дебошей. А вот офицеры, инженеры и чиновники отдыхали иначе. Популярны у них были балы в ратуше и театр в Лаппеенранте.

Еще одной проблемой стройки стали венерические болезни, которые быстро распространялись из-за обилия «дам легкого поведения». Своеобразный быт стройки отразился даже в документах. На стройке случился всплеск внебрачной рождаемости: каждый восьмой младенец родился вне брака.

Все расходы по медицинскому обслуживанию персонала администрация брала на себя. Тех, кто работал на северном участке от Лауритсалы до Нуйямаа, возили лечиться в Лаппеенранту, а тех, кто на южном участке, — в Выборг. С 1848 года главным врачом назначили Карла Эриковича Сольдана. Вдоль всего канала он разместил небольшие временные медпункты. Эта предусмотрительность защитила стройку от эпидемий тифа и холеры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

К лету 1856 года Сайменский канал был почти готов. В июне его лично проверил будущий император Александр II. Открытие решили провести 7 сентября, в день коронации Александра II. Так канал стал важным символом начала его правления.

Длина Сайменского канала, связавшего Сайму с Выборгским заливом, составила чуть больше 58 километров. Из них 34 км пришлось прокопать вручную, а остальные 25 км прошли по природным озерам. Чтобы судам было проще справляться с перепадом высот в 76 метров, на канале построили 28 шлюзов, объединенных в 15 гидроузлов: пять 3-камерных, три 2-камерных и семь 1-камерных шлюзов. Строили канал по стандартам шведского Гёта-канала. Шлюзовые камеры были небольшими: 35 метров в длину и 7,5 в ширину, а глубиной 2,7 метра. Такие размеры позволяли каналу принимать суда длиной до 31 метра, шириной до 7 и осадкой до 2,4 метра, общей грузоподъемностью до 300 тонн.

Вдоль восточного берега проложили специальную дорогу — бечевник, по которой лошади тянули баржи. Украшением канала стали разводные мосты, один из которых находился прямо в черте Выборга — Замковый мост. Позже, во время реконструкции канала, шлюзы в Лауритсале и Лаволе демонтировали.

Масштабы стройки впечатляют даже спустя более чем полтора века. Отчеты инженеров за 1846–1858 годы показывают колоссальный объем работы. Рабочие перекопали почти 3 миллиона кубометров земли, взорвали 155 тысяч кубов скал и уложили 81 тысячу кубометров камня. На все это ушло невероятные 5 миллионов человеко-дней.

Удивительно, что финансовый план в части сметных расходов барона фон Хаартмана сработал почти идеально. Весь проект оценивали в 3 миллиона рублей серебром, а итоговый перерасход составил всего 61 тысячу рублей! Ничтожная сумма для такого большого строительства! Этот успех стал возможен благодаря грамотному руководству, стабильной экономике и жесткому контролю инженеров за каждой копеечкой.

Сайменский канал стал для Великого княжества Финляндского первым примером успешного осуществления государственного проекта. Если шведский Гёта-канал в процессе стройки подорожал почти в шесть раз — с 2,4 миллиона шведских крон до 14 миллионов, да и строился в два раза дольше запланированного срока, то Сайменский проект доказал, что в России можно строить профессионально, в срок и без раздутых бюджетов.

☑ Статья подготовлена с использованием материалов книги финского историка Юрки Пааскоски «В Выборг и по всему миру: История Сайменского канала», 2002 года издания (фин. Jyrki Paaskoski, «Viipuriin ja maailmalle. Saimaan kanavan historia»).

Фотографии: Ю. Пааскоски «В Выборг и по всему миру: История Сайменского канала», 2002 г.; [wikimedia.org; collection.pushkinmuseum.art](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Collection_pushkinmuseum_art)

МАРТ 2027
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



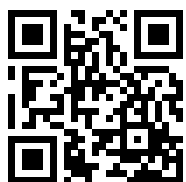
Extra
CONFERENCE

III КОНФЕРЕНЦИЯ

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

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

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



EXTRACONF.RU

**ПРИГЛАШАЕМ
ПРИСОЕДИНИТЬСЯ
К КОНФЕРЕНЦИИ И СТАТЬ
ЧАСТЬЮ КЛЮЧЕВОГО
ОТРАСЛЕВОГО СОБЫТИЯ!**

2027

**ВКЛЮЧИТЕ В СВОЙ
РАБОЧИЙ ГРАФИК
МЕРОПРИЯТИЯ «ПОРТНЬЮС»**

**Деловой прием
ШИППИНГ ТИМ**

январь 2027 | Санкт-Петербург

X Конгресс

**ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ**

февраль 2027 | Москва

IV Конференция

**ПРОЕКТНАЯ ЛОГИСТИКА
ДЛЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ИНФРАСТРУКТУРЫ**

май 2027 | Москва

VI Конференция

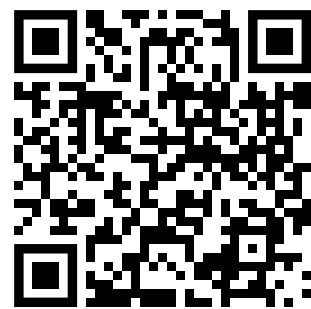
**СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ,
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ**

сентябрь 2027 | Санкт-Петербург

Конференция

**ШИППИНГ ДВ +
Деловой прием**

октябрь 2027 | Владивосток



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



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](https://t.me/marinerus_ships)

КАСПИЙСКИЙ АПГРЕЙД: ПОЧЕМУ АСТРАХАНЬ СТАНОВИТСЯ ГЛАВНЫМ ХАБОМ ДЛЯ ТОРГОВЛИ С ИРАНОМ, СРЕДНИМ ВОСТОКОМ И ИНДИЕЙ

25–27 ноября 2026 года в Астрахани пройдет IV Международный форум «МТК Север-Юг – новые горизонты и возможности» – ключевая площадка для обсуждения альтернативных логистических маршрутов в условиях меняющейся логистической конъюнктуры. Примут участие представительные делегации бизнеса из Ирана, Ирака, Афганистана, Пакистана, Омана, Индии, ОАЭ, а также стран СНГ, Южной Азии и Восточной Африке. Все эти страны находятся в ареале МТК Север-Юг.

В программе — закупочные сессии с покупателями из этих стран с помощью переводчиков от форума, экскурсии по портам и обсуждение новых инструментов для экспорта на эти премиальные рынки.

Астраханская область — ключевое звено транскаспийского маршрута МТК Север-Юг, связывающего Россию с рынками Ирана, Среднего Востока и Южной Азии. Совокупные действующие перегрузочные мощности портов Астрахань и Оля оцениваются в 16 млн тонн в год и строятся новые порты с выходом через Волгу на Каспий. По прогнозам экспертов, к 2030 году общий грузопоток по МТК Север-Юг достигнет 35 млн тонн, при этом морские перевозки по транс-

каспийскому маршруту вырастут до 15 млн тонн ежегодно. Перераспределение глобальных транспортных потоков все активнее смещает акценты с традиционных морских маршрутов на сухопутные и каспийские направления, и Астрахань, расположенная на пересечении ключевых торговых путей, становится узловой точкой этой логистической трансформации.

По итогам III Форума была подтверждена готовность Астраханской области стать транспортно-логистическим хабом для иранского и афганского экспортно-импортных потоков, Минтранс Ирака активно работал на форуме и подтвердил свою заинтересованность в присоединении к МТК Север-Юг.





IV АСТРАХАНСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

МТК «СЕВЕР-ЮГ» — НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ И ВОЗМОЖНОСТИ
БЫСТРЫЙ ВЫХОД НА ПРЕМИАЛЬНЫЕ РЫНКИ ИРАНА, ИРАКА,
АФГАНИСТАНА, СРЕДНЕГО ВОСТОКА, ВОСТОЧНОЙ АФРИКИ И ИНДИИ

25-27 НОЯБРЯ 2026

WWW.AMF25.RU



На форуме обсуждалась возможность запуска железнодорожных паромов по маршруту «Россия — Иран — Туркменистан» и другие новые логистические проекты.

Ожидается, что число стран-участниц форума вырастет с 15 до 22, а общее количество делегатов превысит 350 человек в очном формате. В программе заявлены выступления логистических компаний из России, Ирана, Казахстана, Туркменистана, Пакистана, Ирака, Афганистана, Турции, Омана и ОАЭ, которые уже сегодня и сейчас раскатывают маршруты МТК Север-Юг.

Представительные делегации бизнеса из Ирана, Ирака, Афганистана, Пакистана и Индии примут участие в бирже экспортно-импортных предложений. Отдельное внимание будет уделено «закупочным сессиям» для российских экспортеров от региональных Центров поддержки экспорта — встречи с покупателями из Ирана, Ирака, Афганистана и Пакистана пройдут с участием профессиональных переводчиков.

По оценкам организаторов, экономический эффект для Астраханского региона от развития транскаспийского маршрута может составить более 5 млрд рублей дополнительных налоговых поступлений ежегодно и создание не менее 1,5 тыс. новых рабочих мест в логистической и портовой инфраструктуре.

В рамках МТК Север-Юг предусмотрено более 100 инвестиционных проектов общей стоимостью 38 млрд долларов, и форум станет площадкой для поиска инвесторов и партнеров.

Участие в IV Астраханском международном форуме — это возможность для бизнеса не только получить актуальные знания и инструменты для работы на перспективных рынках Ирана, Ирака, Афганистана, Пакистана, стран Среднего Востока и Восточной Африки, но и напрямую заключить контракты с ключевыми игроками этих рынков. Организаторы обещают, что программа 2026 года будет еще более бизнес-ориентированной, а география участников — самой широкой за всю историю форума.

Фотографии: Оргкомитет Астраханского Международного Форума





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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
ДЛИНА: 29,42 м
ШИРИНА: 6,84 м
ВЫСОТА БОРТА: 1,80 м
ОСАДКА: 1,00 м
МОЩНОСТЬ: 465 л. с. / 2x170кВт
ТЯГОВОЕ УСИЛИЕ: 6 т

СРЕДНИЙ КАТЕР «КУРЬЕР»



ТИП И МОДЕЛЬ: Моторное судно «САМАРА-950»
ГОД ПОСТРОЙКИ: 2018
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
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.



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@vbhc.ru;
сайт: www.vbhc.ru

РЕКЛАМА



БОЛЕЕ 10 ЛЕТ НА РЫНКЕ

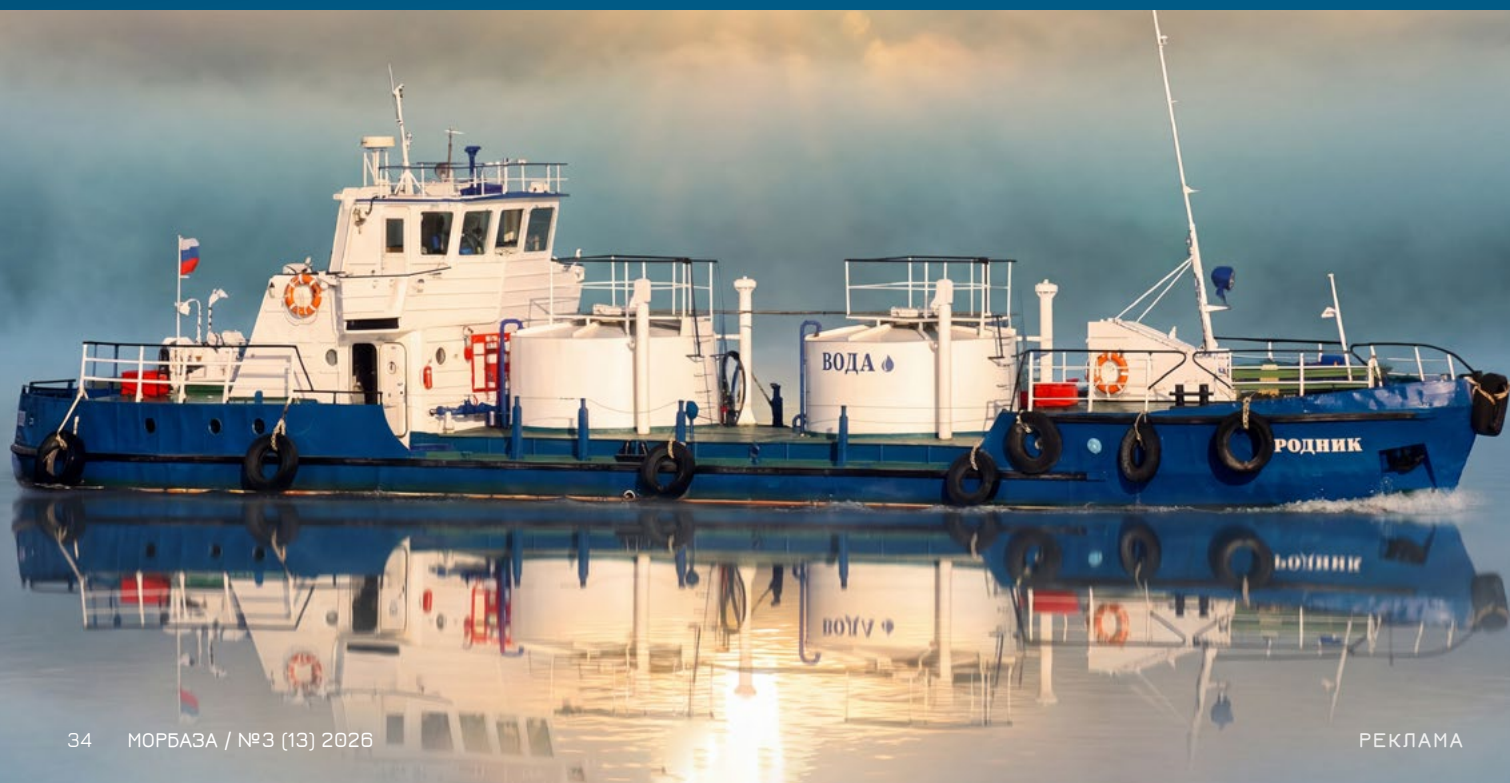
СУДОВОЕ АГЕНТСТВО «ОВЕР СИ» • «OVER SEA» SHIPPING AGENCY

- БУНКЕРОВКА ГСМ И ПИТЬЕВОЙ ВОДОЙ
- СНЯТИЕ ОТХОДОВ 1–4 КЛАССОВ
- ДЕКЛАРИРОВАНИЕ ПРИПАСОВ

Астрахань, ул. Дзержинского, стр. 80н

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

office@oversea-agency.ru





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

ВКЛАД СПЕЦИАЛИСТОВ ИНСТИТУТА «ЛЕНГИПРОРЕЧТРАНС» В РАЗВИТИЕ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РОССИИ



Селезнёва Алла Валерьевна

К. э. н., доцент,

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

В августе 2026 года отмечалось 95-летие образования проектного института «Ленгипроречтранс». В связи с юбилеем предлагаем вниманию читателей очерк о вкладе института в укрепление и развитие материально-технической базы речного транспорта России.

5 августа 1931 года Нарком водного транспорта СССР своим приказом № 196 учредил Государственный институт проектирования на водном транспорте «Гипроводтранс» с местонахождением в г. Ленинграде. Началом деятельности института приказом было определено 15 июля 1931 года.

В становлении института активное участие принимали крупные инженеры того времени, а также многие специалисты, ставшие впоследствии видными учеными. В довоенный период по проектам института осуществлялось строительство важных для народного хозяйства судоремонтных заводов морского флота (в Мурманске, Архангельске, Советской Гавани и Ленинграде) и речного флота (в Астрахани, Череповце, Котласе).

Во время Великой Отечественной войны институт был эвакуирован в п. Сенгилей Ульяновской области, затем в Москву; сохранялось его подразделение и в блокадном Ленинграде.

Больше половины работников института, насчитывавшего в то время около 600 человек, вступили в ряды Красной Армии, и многие из них отдали свою жизнь, защищая Родину.

П Р И К А З

ПО НАРОДНОМУ КОМИССАРИАТУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

15 июля 1931 года.

Об организации Государственного Института Проектирования и Изысканий на Водном Транспорте / ГИПРОВОДТРАНС'а /.

В целях обеспечения капитального строительства по морскому и речному транспорту проектами надлежащего качества, в соответствии с планом реконструкции и для объединения всего проектно-изыскательского дела на Водном Транспорте, - учреждается с 15-го июля 1931 года в составе ВОДСТРОЯ Государственный Институт Проектирования и Изысканий / ГИПРОВОДТРАНС /, действующий на основе хозрасчета, с местом нахождения в г. Ленинграде. Институт действует на основании специального о нем Положения, утверждаемого Начальником ВОДСТРОЯ.

§ 1. В состав ГИПРОВОДТРАНС'а с 15/У11 - 31 г. вливаются и непосредственно ему подчиняются следующие проектно-изыскательские Управления и базы НАРКОМВОД'а:

- 1/ Управление по исследованию рек Московско-Окского бассейна, с местонахождением в г. Москве.
- 2/ Управление по исследованию рек Северного и Северо-Западного бассейна, с местонахождением в г. Ленинграде.
- 3/ Управление по исследованию и разработке проекта Камско-Печорского Водного Соединения, с местонахождением в г. Ленинграде.
- 4/ Управление по исследованию и составлению проекта Урало-Кузбасского водного пути - в Новосибирске.
- 5/ Управление по исследованию рек Восточно-Сибирского бассейна - в Иркутске.
- 6/ Управление по изысканию Астраханского узла и Волго-Каспийского канала - в Астрахани.



ЛЕНГИПРОРЕЧТРАНС

К 95-летию юбилею проектного института

- 2 -

7/ Управление по проектированию и изысканию морских портов Северо-Западного побережья - в Ленинграде.

8/ Проектно-Изыскательская база Черноморск.бассейна - в Одессе.

9/ -" -" -" по портам Каспийск.м. - в Баку.

10/ Управление по изысканию Северного бассейна - в Архангельске.

11/ Проектно-Изыскательская база по портам Азовского моря-Ростов н/Д

12/ Проектно-Изыскательские организации, находящиеся при Централь-
ных У-ниях НАРКОМВОД'а со всеми наличными техническими кадрами по со-
стоянию на 15/VII.

§ 2. ГИПРОВОДТРАНС'у в течение месячного срока разработать конкрет-
ный план работы и штаты, как центрального аппарата, так и филиалов на
местах и представить на утверждение Начальнику ВОДСТРОЯ.

§ 3. ВОДСТРОЮ, ПТАУ и другим об'единениям и Управлениям НАРКОМВОД'а
разработать при участии Дирекции ГИПРОВОДТРАНС'а в декадный срок по-
рядок разработки прохождения и утверждения проектов, представляемых
ГИПРОВОДТРАНС'ом.

§ 4. По всем проектно-изыскательским работам Об'единения и Управ-
ления НАРКОМВОД'а передают в распоряжение ГИПРОВОДТРАНС'а все креди-
ты, предусмотренные на содержание существующих проектных организаций
на второе полугодие текущего года.

§ 5. Для организации аппарата и приступа к работе Об'единениям и
Управлениям НАРКОМВОД'а выделить в распоряжение ГИПРОВОДТРАНС'а сле-
дующие суммы:

а/ ВОДСТРОЙ	250.000 руб.
б/ ВОДСТ	250.000 руб.
в/ СОВТОРГЛОТ	250.000 руб.
г/ Управление Судостр. и Судоремонта	150.000 руб.
д/ Управление Деревян. Судостроен	100.000 руб.

ВСЕГО: 1.000.000 руб.

с отнесением за счет строительных кредитов на второе полугодие. 1931г.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

НАЧАЛЬНИК АДМ-УПРАВЛЕНИЯ НАРКОМВОДА

В этот тяжелый для страны период выездные бригады изыскателей и проектировщиков выполняли срочные задания и осуществляли техническую помощь в строительстве портовых сооружений, связанных с военными перевозками, а по мере освобождения оккупированных территорий — в восстановлении и реконструкции объектов речного транспорта.

За годы своего существования институт внес большой вклад в укрепление и развитие материально-технической базы речного транспорта. Долгое время он являлся головным предприятием по проектированию промышленных предприятий судостроения и судоремонта, портовых судоподъемных сооружений и перегрузочного оборудования. Институт сыграл значительную роль в создании экономической науки на речном транспорте, проведении экономических изысканий по привлечению и переключению массовых грузопотоков с других видов транспорта, обосновании крупнейших воднотранспортных проблем: системы «Большая Волга», Волго-Балтийского соединения, освоении вновь создаваемых водохранилищ на реках Сибири, Дальнего Востока и в других бассейнах.

Институтом также была создана оригинальная конструкция судоподъемного сооружения — гребенчатого слипа, сравнительно простого по устройству и надежного в эксплуатации. За эту разработку и внедрение работникам института была присуждена Государственная премия СССР. Серийное изготовление типового судоподъемного оборудования на отечественных заводах позволило в короткие сроки построить большое число слипов и спусковых устройств.

«Ленгипроречтранс» выполнял значительный объем работ по проектированию перегрузочного портового оборудования.

В послевоенные годы в институте было разработано более 100 проектов на реконструкцию, техническое перевооружение и новое строительство промышленных предприятий, были построены судоремонтные заводы в Ленинграде, Петрокрепости, Череповце, Петрозаводске, Красноярске, Хабаровске, Городце, а также завод судового и портового оборудования «Теплоход». По проектам «Ленгипроречтранса» были построены новые судостроительные комплексы на действующих предприятиях в Лименде (Котлас), Череповце, Городце, Костроме и Астрахани.

Первые конструкции плавучих кранов были разработаны институтом еще в 1943 году, впоследствии улучшались технические характеристики и конструкции плавучих кранов.

Для навалочных грузов были созданы специализированные перегрузочные машины, которые успешно эксплуатировались в Печорском, Котласском, Усть-Донецком, Пермском, Амурском и других речных

портах. В Медвежьегорском порту действовал механизированный комплекс с автоматической загрузкой судов по заданной программе, в Ленинградском порту установлен высокопроизводительный отвалобразователь, а на Череповецком ПО «Аммофос» — грейферные перегружатели. Краны типа «Деррик» грузоподъемностью 100 т, созданные по проекту «Ленгипроречтранса», до сих пор эксплуатируются в портах и на других предприятиях речного транспорта.

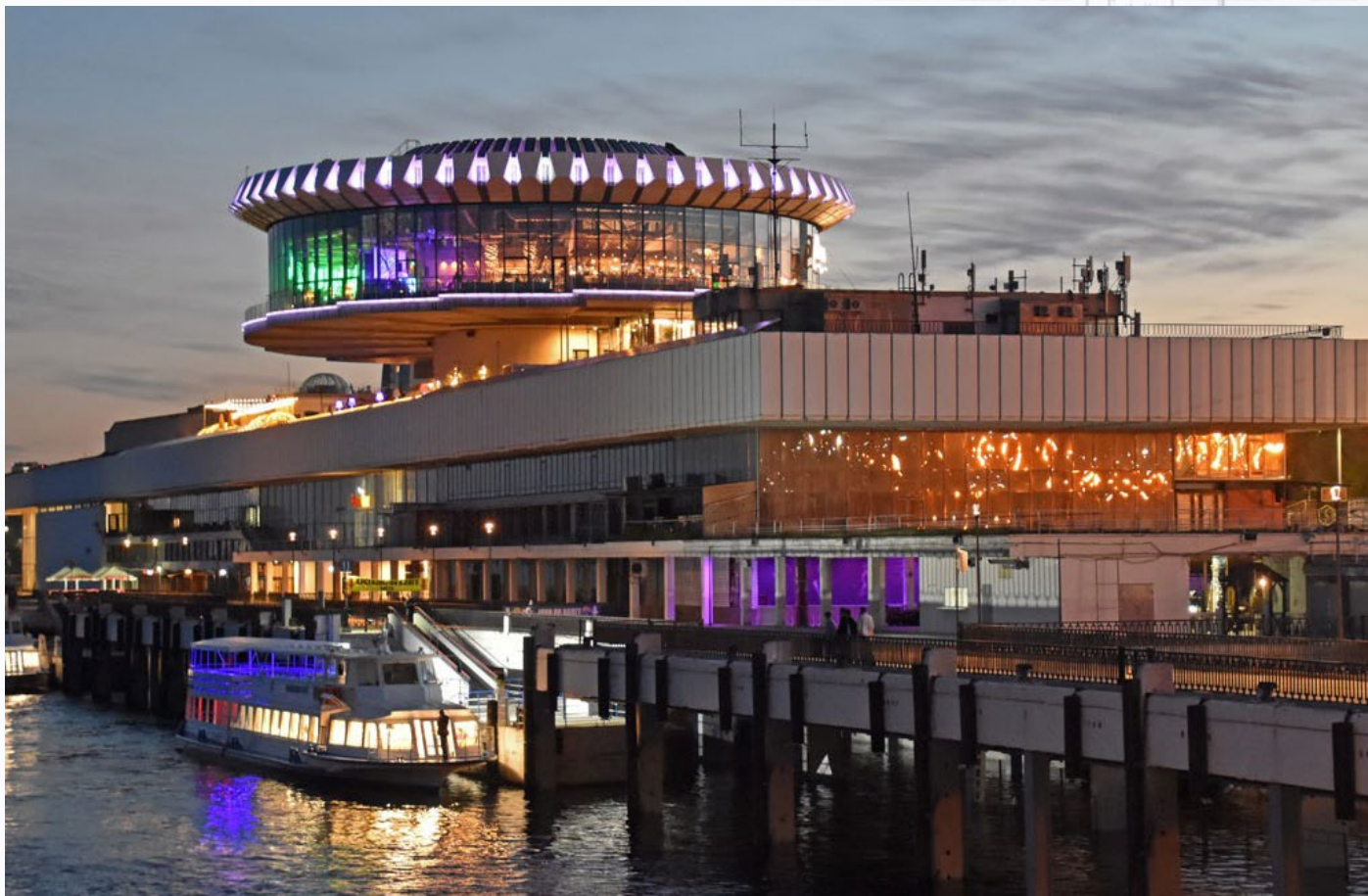
По проектам института были возведены современные механизированные порты: Котласский, Печорский, Костромской, Рыбинский, Саратовский, Хабаровский, Благовещенский, Ленинградский и крупнейший на реке Лене — Осетрово.

В 1976–1980 годах был спроектирован и построен Лесосибирский порт. Увеличена пропускная способность Печорского, Хабаровского и Комсомольского-на-Амуре портов. Вступили в строй причалы Череповецкого производственного объединения «Аммофос», был построен крупный порт Важины на р. Свирь. Для успешной перевозки грузов на строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали были разработаны проекты причалов на Байкале, в Северо-Байкальске и других пунктах.

Большое внимание в институте всегда уделялось улучшению условий судоходства на реках, транспортному освоению водохранилищ.



Речной вокзал в Нижнем Новгороде.



Речной вокзал в Волгограде.

Были успешно решены сложные вопросы судоходства и обоснованы перспективные схемы развития водных путей в Волжском, Северо-Западном, Печорском, Ленском, Енисейском и других бассейнах. Реализованы проекты транспортного освоения и обеспечения судоходства в нижних бьефах Каховского, Горьковского, Новосибирского, Волгоградского, Днепро-дзержинского, Красноярского, Братского, Кременчугского, Усть-Илимского, Саяно-Шушенского, Зейского, Богучанского и Даугавпилсского водохранилищ. Проводилась реконструкция Беломорско-Балтийского канала.

По проектам института были построены речные вокзалы в Горьком, Ульяновске, Осетрове, Котласе, Архангельске, Шушенском, Комсомольске-на-Амуре. В 1964 году в Омске по проекту «Ленгипроречтранс» был построен речной вокзал в комплексе с объектами городского назначения. Интересные технические решения были реализованы при строительстве речных вокзалов в Ленинграде, Петрозаводске, Саратове, Ярославле и Волгограде.

Проекты вокзалов в Омске и Ульяновске были

отмечены медалями ВДНХ, а авторы проекта речного вокзала в Ярославле были награждены Почетными дипломами Союза архитекторов СССР.

Залогом успешной деятельности института стало создание крупной базы инженерных изысканий. Развитие гидроэнергетического строительства, развернутого в центральных районах страны и на реках Сибири и связанного с ним воднотранспортного строительства, потребовало и технического перевооружения изыскательских работ. Изыскатели стали широко применять новую аппаратуру, были разработаны комбинированные методы съемки рек и водохранилищ. В геологических изысканиях, наряду с новой техникой бурения, все шире применялись методы геофизических исследований, обеспечивающих большую производительность при относительно низкой стоимости и большой информативности.

Подтверждением высокой квалификации работников института является то, что многие из них впоследствии стали видными учеными, были удостоены правительственных наград (таких, как ордена Ленина, «Трудового Красного Знамени» и «Знак Почета», медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие»), награждены медалями ВДНХ СССР.

По решению совета института от 23 апреля 1992 года в августе того же года он был акционирован, переименован в АОЗТ «НПП «Речник» и стал преемником института «Ленгипроречтранс» по направлениям своей деятельности. В 1999 году институт был переименован в ЗАО «Проектно-изыскательский институт „Ленгипроречтранс“».



Ребковец Адам Васильевич (1947–2022)

В 1973 году окончил Ленинградский институт водного транспорта и по распределению был направлен в Управление канала имени Москвы.

С 1976 года работал в Ленинградском государственном институте проектирования на речном транспорте («Ленгипроречтранс»).

С 1992 по 2019 год – генеральный директор ЗАО «Ленгипроречтранс». Кандидат технических наук, профессор Санкт-Петербургского университета водных коммуникаций (ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова).

А.В. Ребковец награжден ведомственными и корпоративными наградами:

- Званием «Ветеран труда»;
- Медалью «300 лет Российскому флоту»;
- Званием «Почетный работник речного флота» – 2002 г.;
- Званием «Почетный строитель» – 2007 г.;
- Нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России» – 2007 г.;
- Нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями» – Минтранс России, 2009 г.;
- Медалью «За заслуги в развитии транспортного комплекса» – 2012 г.;
- Орденом «За заслуги в строительстве» – 2012 г.;
- Почетной грамотой АО «Ленгипроречтранс» – 2021 г.

Долгое время (в течение 27 лет) проектный институт возглавлял к. т. н., профессор Ребковец Адам Васильевич – инженер-гидротехник, посвятивший трудовой деятельности в институте 46 лет своей жизни.

Талантливый организатор и видный ученый-гидротехник собрал и сохранил коллектив профессионалов в непростые периоды.

Специалисты института в течение многих лет выполняют проектные и изыскательские работы для строительства различных объектов водного транспорта для широкого спектра ведомств и коммерческих организаций на территории РФ и за рубежом.

1. КОМПЛЕКСНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ

- Порты и гидротехнические сооружения;
- Строительство, реконструкция и капремонт подводных переходов через водные преграды (нефте- и газопроводы, кабели связи, водопроводы и др.);
- Проектирование водных путей, в т. ч. выправительные, дноуглубительные, дноочистительные и другие виды работ;
- Мероприятия по регулированию русловых процессов рек и улучшению их судоходных условий.



Набережная в Благовещенске.



Реконструкция Городецкого гидроузла.

2. ИНВЕСТПРОЕКТЫ

Разработка обоснований инвестиций, инвестиционных проектов, проектов (рабочих проектов) строительства, реконструкции, расширения, капитального ремонта объектов водного транспорта.

3. ЛОГИСТИКА

Разработка оптимальных транспортных схем доставки грузов потребителям, включая маркетинговые исследования грузопотоков, осуществляемых морским и речным транспортом.

4. СОПРОВОЖДЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Авторский и технический надзор, проектное сопровождение.

5. ИНЖЕНЕРНЫЕ ИЗЫСКАНИЯ

Комплексные инженерные изыскания для строительства (в т.ч. на территории со особо сложными геологическими условиями: сейсмичность до 9 баллов, вечная мерзлота, карст и т.п.):

- Инженерно-геодезические изыскания, включая инженерно-гидрографические и топогеодезические работы;
- Инженерно-геологические изыскания;
- Инженерно-гидрометеорологические изыскания (гидрологические работы на реках, озерах и водохранилищах; морские гидрологические работы);
- Инженерно-экологические изыскания.

6. ГЕОЛОГОРАЗВЕДОЧНЫЕ РАБОТЫ

Геологоразведочные работы на строительные материалы (песок, песчано-гравийный материал), кварцевые пески, торф и сапропель, в т.ч. в руслах рек, озерах, водохранилищах и заливах.

7. ПРИРОДООХРАННЫЕ ПРОЕКТЫ

Разработка природоохранных разделов проектов реконструкции и нового строительства предприятий водного транспорта.

Основными заказчиками научно-исследовательских, проектно-изыскательских и геологоразведочных работ для института являются:

- Министерство транспорта РФ, Министерство природных ресурсов РФ и их структурные подразделения;
 - Администрации субъектов РФ;
 - Крупные организации и предприятия различных ведомств;
 - Судоходные компании, парохозяйства и порты;
 - Общественные организации, фонды и частные лица.
- Институт имеет все необходимые лицензии, допуски и сертификаты, в частности:

- Является членом СРО НП «Изыскательские организации Северо-Запада» с 2009 года и имеет 3-й уровень ответственности — до 300 млн руб.
- Является членом СРО НП «Проектные организации Северо-Запада» с 2009 года и имеет 4-й уровень ответственности, более 300 млн руб.
- Имеет сертификаты соответствия требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2015 и стандарта ИСО 14001;
- Имеет лицензию на проектирование и конструирование для ядерных установок Ростехнадзора.

Также институт является членом профильных СРО и имеет разрешения на выполнение следующих работ:

- Геодезическая деятельность и картографические работы федерального назначения, результаты которых имеют общегосударственное, межотраслевое значение Федерального агентства геодезии и картографии Министерства экономического развития РФ;
- Деятельность в области гидрометеорологии Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Министерства природных ресурсов и экологии;
- Деятельность по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ;

• Производство маркшейдерских работ Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору.

Институт выполняет работы на всей территории России. В бассейне Амура по проектам института было реализовано строительство целого ряда объектов: сооружений по регулированию руслового процесса реки в районе Хабаровска, грузового причала и паромной переправы в Нижнеленинском, карьеров добычи НСМ для портов Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре, дноуглубительные работы на р. Амур с целью обеспечения безопасных условий плавания в условиях работы Зейской и Бурейской ГЭС, а также было завершено строительство городской набережной в Благовещенске.

Выполнялись проектно-изыскательские работы по причалу ГСМ и грузовому причалу на р. Амгунь, а также грузовому причалу в г. Амурске, по подводному переходу газопровода через р. Амур, мостовому переходу в районе Нижнеленинского.

После катастрофического наводнения 2013 года на р. Амур был разработан целый ряд проектов по объектам инженерной защиты населенных пунктов Хабаровского края и Амурской области, в т. ч. для городов Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре.

Велась разработка проекта дноуглубительных работ на р. Зея для обеспечения доставки тяжеловесных и негабаритных грузов Амурского ГПЗ в рамках реализации проекта «Сила Сибири».

В Ангаро-Енисейском бассейне были построены подводные переходы через р. Енисей, Большая и Малая Хета, причалы тяжеловесов на р. Енисей и Большая Хета, паромная переправа в г. Игарке.

Разработаны требования водного транспорта к режиму регулирования стока по каскаду Ангаро-Енисейских ГЭС.

Институт проводил работы по транспортному освоению водохранилищ и обеспечению судоходства в нижних бьефах Богучанской, Эвенкийской, Нижнезейской и Мокской ГЭС. Выполнены проектно-изыскательские работы по строительству подводных переходов газопровода через р. Норильская, конденсатопровода через р. Ядырино, нефтепровода через р. Таз, четырехниточных переходов газопровода и конденсатопроводов через р. Енисей, трехниточного перехода через р. Ангара.

Институт также проводил многочисленные исследования текущей и перспективной грузовой базы в Ленинском, Амурском, Ангаро-Енисейском, Обском и Обь-Иртышском бассейнах. Разработан раздел «Речной транспорт» в составе Стратегии развития транспортного комплекса Восточной Сибири и Дальнего Востока, а также в составе схем комплексного использования и охраны водных ресурсов

в бассейнах рек Енисей, Амур, Ангара, Иртыш, Северная Двина и других.

В европейской части России выполнялись геологоразведочные работы и проекты отработки карьеров для Ярославского, Тверского, Угличского, Самарского, Ленинградского и других портов.

Были проведены работы по улучшению судоходных условий на Беломорско-Балтийском канале, Волго-Балте, в Куршском заливе, на Саралёвском водном узле на р. Волга. Выполнены мероприятия по регулированию руслового режима рек Вятка, Северная Двина, Иртыш и других.

Построены причалы на о. Кизи, реках Волхов, Сухона, Свирь; Малая Невка в Санкт-Петербурге; водные подходы к портам в Усть-Луге и на о. Котлин; паромная переправа в г. Мышкине на р. Волга, грузовой причал Нижне-Свирского гидроузла, обстановочная база в п. Иванов Бор.

Выполнялись проектно-изыскательские работы для строительства причалов по отгрузке щебня на Ладого и Онеге, яхт-клубов в Петрозаводске, в Санкт-Петербурге и на Ладого, а также восстановление Глебовской плотины на р. Итка.

Специалистами института была разработана генеральная схема развития речного транспорта Санкт-Петербурга на период до 2025 года. Сотрудники института принимали участие в разработке справочников (Госстрой России, 2004 год) базовых цен на инженерные изыскания для строительства, инженерно-геодезические изыскания, инженерно-гидрографические работы; СП 11-104-97, часть III «Инженерно-гидрографические работы при инженерных изысканиях» для строительства.

Помимо этого, институт имеет собственную ремонтно-эксплуатационную базу, оснащенную необходимыми площадями и мощностями для ремонта и хранения имеющегося автотранспорта, буровых установок, прочего оборудования и техники.

В настоящее время институт располагает квалифицированным персоналом, необходимой материально-технической базой, включающей большое количество аппаратных средств для решения разнообразных задач, как в офисе, так и на выезде, во время проведения изысканий.

Особого внимания заслуживает взаимодействие с Государственным университетом морского и речного флота им. С. О. Макарова, выпускниками которого является большая часть работников предприятия. Некоторые специалисты по совместительству преподают в вузе, читают лекции, ведут практические занятия и руководят дипломным проектированием.

Ежегодно ряд выпускников Университета проходят практику и остаются работать в институте.



Речной вокзал в Архангельске.

Трое сотрудников являются кандидатами технических и экономических наук, 80% работников имеют высшее образование. Работники АО «Ленгипроречтранс» регулярно проходят обучение и курсы повышения квалификации.

За большой вклад в развитие речного транспорта России различными наградами были отмечены 49 сотрудников института: медалями «За трудовую доблесть» (1 человек), «За строительство Байкало-Амурской магистрали» (6), «Ветеран труда» (9); «За безупречную службу» III степени (2), «300 лет Российскому флоту» (7); знаками «Почетный работник транспорта России» (2), «Почетный работник речного флота» (5), «Отличник речного флота» (13), «Участник строительства Саяно-Шушенской ГЭС» (1); званиями «почетный строитель России» (1), «почетный геодезист» (1); почетными грамотами МРФ РСФСР (3); благодарностью Минтранса России (1); благодарностью министра транспорта РФ (2).

В настоящее время институт активно работает по ряду крупных объектов бассейна рек Волга, Иртыш, а также Якутии и Дальнего Востока.

ПРИГЛАШАЕМ ЗАКАЗЧИКОВ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ПО СЛЕДУЮЩИМ НАПРАВЛЕНИЯМ:

- Комплексное проектирование водных путей, мероприятий по регулированию русловых процессов, портов, яхт-клубов и гидротехнических сооружений;
- Комплексные инженерные изыскания инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические;
- Разработка технико-экономических обоснований инвестиционных проектов;
- Проведение аналитических исследований, динамики и прогноза состояния грузовых и пассажирских перевозок;
- Разработка оптимальных транспортных схем и экономические исследования;
- Научно-исследовательские работы.

 Фотографии: Минтранс РФ; wikipedia.org; cruiseinform.ru; путешествуем.рф; flagman-news.ru; личный архив автора



велесгард

все обещают
МЫ ЗАЩИЩАЕМ!

судовые покрытия



📞 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



Как флот «Морвенны» выполнил буксировку траулера «Капитан Брейхман»

Буксиры «Изумруд» и «Иеволи Орандж» выполнили перегон траулера проекта 170701 с «Северной верфи» на завод «Отрадное».

В ночь с 7 на 8 августа 2026 года судоходная компания «Морвенна» выполнила буксировку траулера «Капитан Брейхман» проекта 170701 с ПАО «Судостроительный завод „Северная верфь“» на ООО «Судостроительный завод „Отрадное“».

В операции были задействованы буксир-толкач «Изумруд» и буксир «Иеволи Орандж».

«Капитан Брейхман» – это почти 82-метровый траулер-процессор шириной 16,35 м, водоизмещением около 5500 тонн и осадкой кормой до 6,1 м.

На судне уже установлена часть оборудования для полноценной плавучей рыбоперерабатывающей фабрики, на которой возможны переработка до 150 тонн рыбы в сутки, заморозка до 100 тонн улова, производство рыбной муки, жира и консервированной печени.



Схема перегона

Маршрут по Неве относится к 1 классу внутренних водных путей с гарантированной глубиной 4 м. Осадка судна – 6,1 м. Разница составляет более двух метров.

Чтобы судно могло пройти по Неве, нужно было уменьшить его осадку. Именно выравнивание осадки до 3,7 м сделало проход по Неве физически возможным. При этом надводный габарит системы превышает 6,6 м.



81,63 м
Длина траулера



16,35 м
Ширина траулера



≈ 5500 т
Водоизмещение



6,1 м
Осадка кормой

Специальная система понтонов

Для перегона «Капитана Брейхмана» применена система из носового и кормового понтонов проекта СТО 1500 и двух бортовых понтонов проекта 231001 (СТО 500), что обеспечило нужную для прохождения маршрута осадку.

Траулеры проекта 170701 имеют носовую оконечность типа Enduro Bow. Это капсулообразная форма носа, впервые примененная в российском судостроении. Из-за нестандартных обводов оснастку пришлось рассчитывать и дорабатывать именно под этот корпус.

Схема буксировки предполагает двойную тягу, и каждый буксир решал свою задачу. Эта пара обеспечивала контроль над гигантским несамоходным объектом и при толкании, и при буксировке.

Ювелирная точность проводки

Проводка такого каравана – траулера на понтонах и двух буксиров – через узкие судоходные пролеты мостов в условиях сильных свальных течений требует ювелирной точности. Проход под каждым мостом требует выбора своего угла и своей траектории.

Любая ошибка может быть критической. Именно на этом этапе роль буксиров становится определяющей. От слаженной работы экипажей «Изумруда» и «Иеволи Орандж» зависело, как пройдет весь караван под мостами.



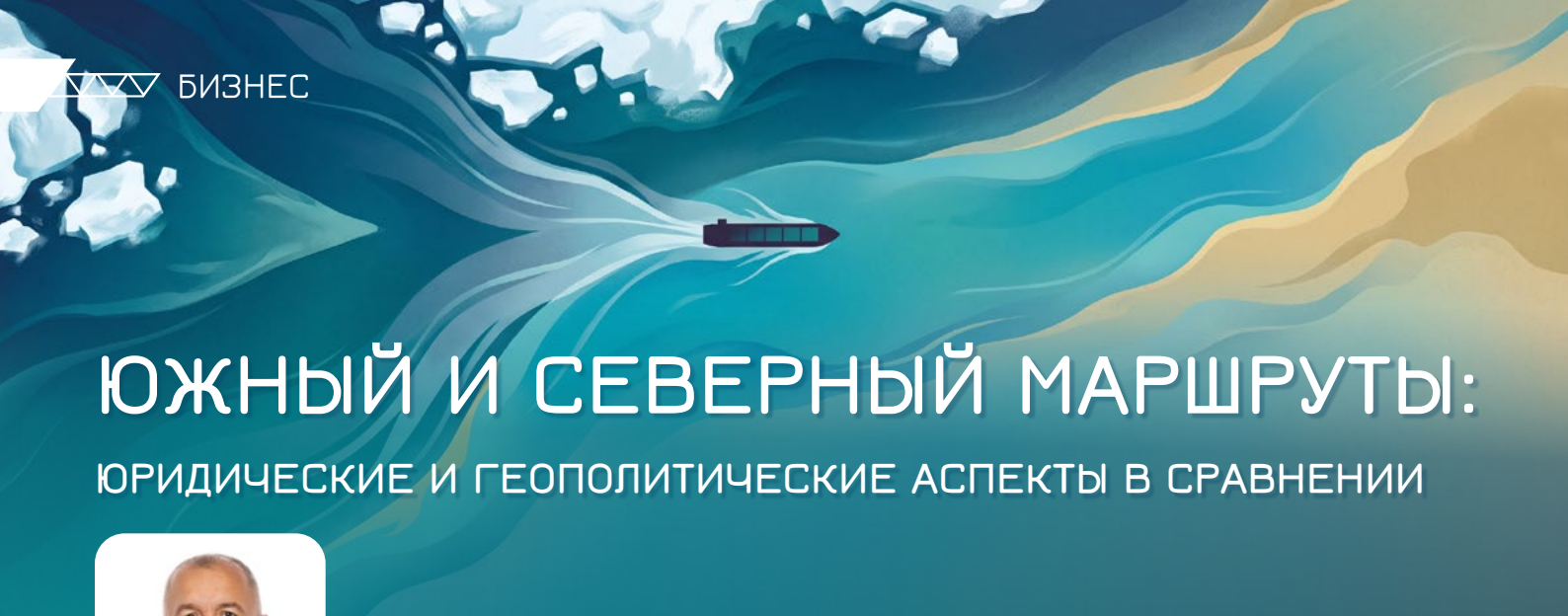
Задача решена

«Капитан Брейхман»
прибыл к месту достройки

Уникальность операции заключается в сочетании гигантского объекта, специальной технологической оснастки и проводки через судоходные пролеты разведенных мостов Петербурга.

Опыт «Морвенны»

Это не первый траулер, который буксирует судоходная компания «Морвенна». В копилке проектов есть буксировки траулеров «Мерланг», «Механик Цуранов», «Механик Степанов», «Капитан Фирсов», «Валентин Мантуров», «Орион» и «Лев».



ЮЖНЫЙ И СЕВЕРНЫЙ МАРШРУТЫ: ЮРИДИЧЕСКИЕ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ В СРАВНЕНИИ



Ялбачев Михаил Юрьевич

Капитан дальнего плавания, эксперт и консультант в области судоходства и портовой деятельности, лектор Института ДПО ГУМРФ

С введением многочисленных односторонних санкций в отношении России в фокусе юридических и геополитических рисков в настоящее время оказались российские суда, операторы и судовладельцы – а также суда, которые относят к так называемому «российскому теневому флоту».

С точки зрения международного права подобные ограничительные меры не могут считаться легитимными, так как они не санкционированы ООН. Законными международными санкциями считаются только те, которые введены Советом Безопасности на основании главы VII Устава ООН.

Аналогичные противоречия существуют и в отношении того, что понимается под «теневым флотом». Международная морская организация в своей резолюции А. 1192 (33) от 6 декабря 2023 года определила следующие признаки «теневого флота»:

- Проведение небезопасных судовых операций, не соответствующих международным нормам и портовой международной практике;
- Преднамеренное уклонение от проверок контроля государства флага и государства порта;
- Отсутствие надлежащего страхования ответственности;
- Уклонение от коммерческих проверок или инспекций;
- Отсутствие прозрачной политики корпоративного управления, гарантирующей благополучие и безопасность экипажа и окружающей среды;
- Преднамеренное принятие мер по предотвращению обнаружения судов, таких как отключение систем отслеживания судов (AIS, LRIT) и сокрытие идентификационных данных.

Однако у «недружественных стран» сформировались свои критерии «теневого флота», основным из которых является участие судов в действиях по обходу введенных этими странами санкций в отношении России, включая несоблюдение ценового потолка, определенного странами G7 для российской нефти.

К другим критериям относятся:

- Отсутствие признанной западными странами страховки;

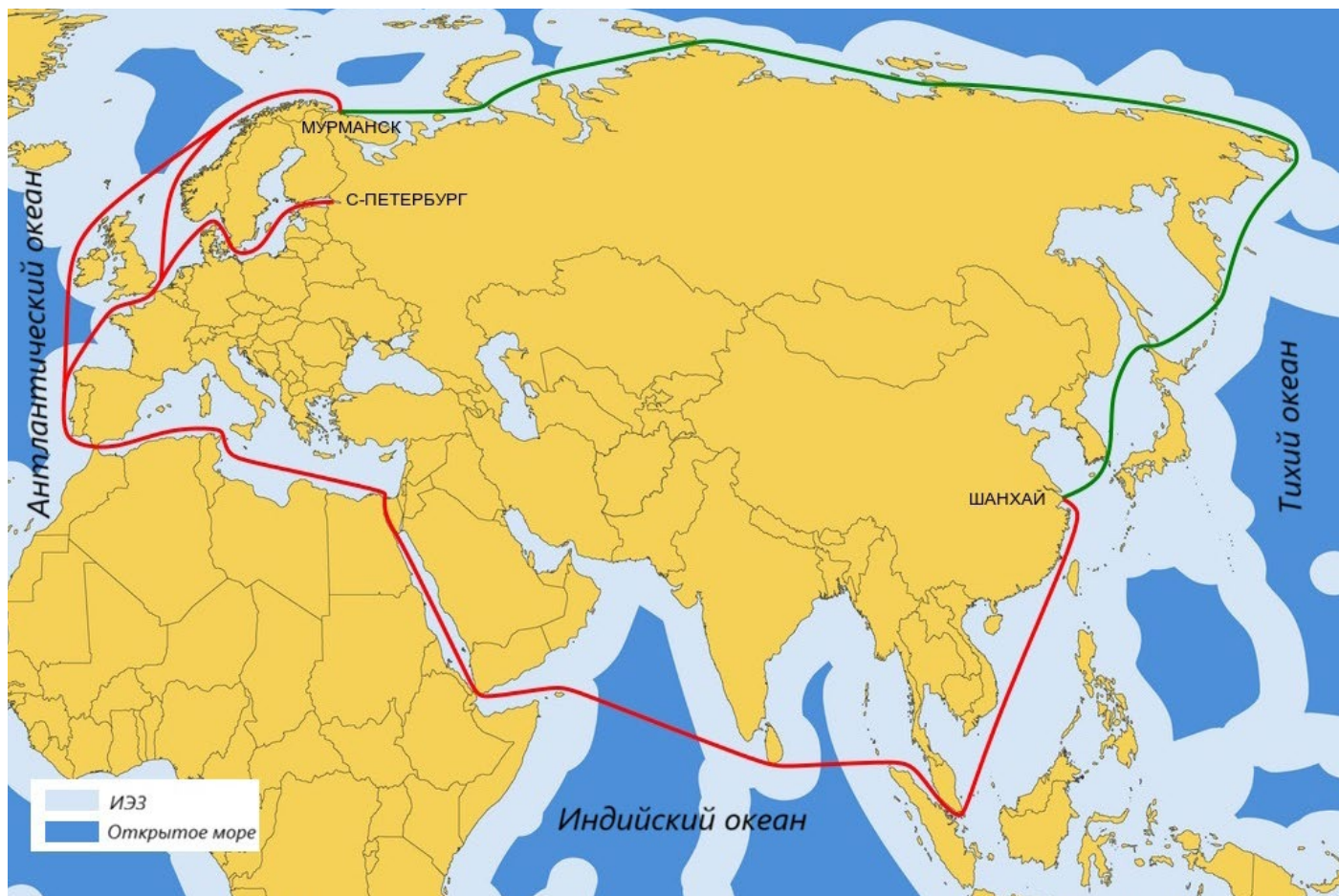
- Перегрузка с судна на судно в море вне портов;
- Частая смена флага судном и использование «удобных» флагов;
- Возраст судов более 15 лет.

Можно представить, сколько судов мирового флота попадает под эти критерии и какова вероятность быть отнесенными к «теневому флоту» со всеми вытекающими дискриминационными последствиями при существующем тенденциозном подходе «антироссийски» настроенных стран.

Однако особенностью односторонних санкций является то, что такие санкции не имеют универсальной юридической силы за пределами территориального моря государства, их принявшего. Так как в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву именно на территориальные воды распространяется полная юрисдикция прибрежного государства.

За пределами территориального моря, по мере удаления от берега, суверенитет прибрежного государства ослабевает, национальная юрисдикция уменьшается в объеме, ограничивая легальные механизмы для воспрепятствования работе «теневого флота».

Висключительной экономической зоне (ИЭЗ) международное право предоставляет прибрежному государству суверенные права только в отношении ограниченного круга хозяйственных и природоохранных задач. Задержание судна в исключительной экономической зоне допускается в случаях незаконной разведки, разработки или добычи живых и неживых ресурсов, проведения неразрешенных научных исследований, а также по факту или подозрению



Северный и Южный маршруты.

в нарушении экологических требований, к которым относится и отсутствие страхового или иного финансового обеспечения ответственности за ущерб от загрязнения моря. Именно этой возможностью в полной мере пользуются «недружественные страны» — и именно по экологическим мотивам происходит большинство задержаний в ИЭЗ.

На открытом море не распространяется суверенитет ни одного государства, суда подчиняются исключительно законам государства флага, власти других государств не имеют права останавливать, досматривать или задерживать их. Исключением являются случаи, когда существуют веские основания подозревать судно в пиратстве, работорговле, несанкционированном вещании, нарушении международных санкций и плавании без флага или под ложным флагом.

В данной статье приводится сравнение юридических и геополитических рисков, которым подвергаются суда, связанные с Россией и российскими грузами, при плавании по традиционному пути, соединяющему балтийские и северные порты с азиатскими портами транзитом через Суэцкий канал (южный маршрут), и по северному маршруту с использованием Северного морского пути.

Конфигурация прибрежных государств и общепризнанные границы вдоль традиционного морского маршрута через Суэцкий канал таковы, что позволяют практически целиком проложить путь за пределами территориального моря «недружественных стран» и в районах открытого моря.

В акватории территориального моря Дании, Швеции, Франции, Великобритании и Испании, которые суда

неизбежно пересекают при следовании через проливы (Датские проливы, Дувр и Гибралтарский пролив), юрисдикция прибрежных государств ограничивается международным морским правом, которое предоставляет судам право беспрепятственного прохода.

Такой статус-кво не устраивает «недружественные страны», взявшие курс на борьбу с «теневым флотом». Осознавая, что существующие юридические нормы ограничивают их в реализации санкций, они пускают в ход различные геополитические аргументы, пренебрегая правовыми нормами.

Так, в странах ЕС и Великобритании в ускоренном порядке ведется работа по изменению законодательства и разработке правовых механизмов с целью расширения собственной юрисдикции в пределах своей исключительной экономической зоны. В рамках принятого 21-го пакета санкций Евросоюз радикально изменил нормативную базу, внедрив новые экономические и юридические санкционные инструменты. Основной упор делается на увеличение полномочий военных и контролирующих органов для задержания судов, конфискации грузов и обязательной проверки наличия должного страхового покрытия.

В 2025 году Эстония приняла закон, позволяющий военным кораблям атаковать суда в эстонской ИЭЗ. В марте 2026 года произошли два знаковых события: премьер-министр Великобритании санкционировал меры по задержанию судов «теневого флота», следующих транзитом через британские воды, а ЕС расширил мандат своей военно-морской миссии в Средиземном море EUNAVFOR MED Operation IRINI, предоставив кораблям коалиции право задерживать

Зона риска	миль	км	V= 12 уз		V= 15 уз	
			часы	дни	часы	дни
Мурманск – Гибралтар	2 970	5 495	248	10,3	198	8,3
Усть-Луга – Гибралтар	2 715	5 023	226	9,4	181	7,5
Зона расширения <i>Operation IRINI</i> в Средиземном море	950	1 758	79	3,3	63	2,6

Таблица 1. Время прохождения зон повышенного риска.

суда для проверки на принадлежность к «теневому флоту». В июле 2026 года такие же полномочия получила военно-морская миссия ЕС в западной части Индийского океана EUNAVFOR Operation ATALANTA.

Таким образом, для судов, связанных с Россией и «российским теневым флотом», значительная часть традиционного маршрута оказывается в зоне рискованного судоходства (см. таблицу 1).

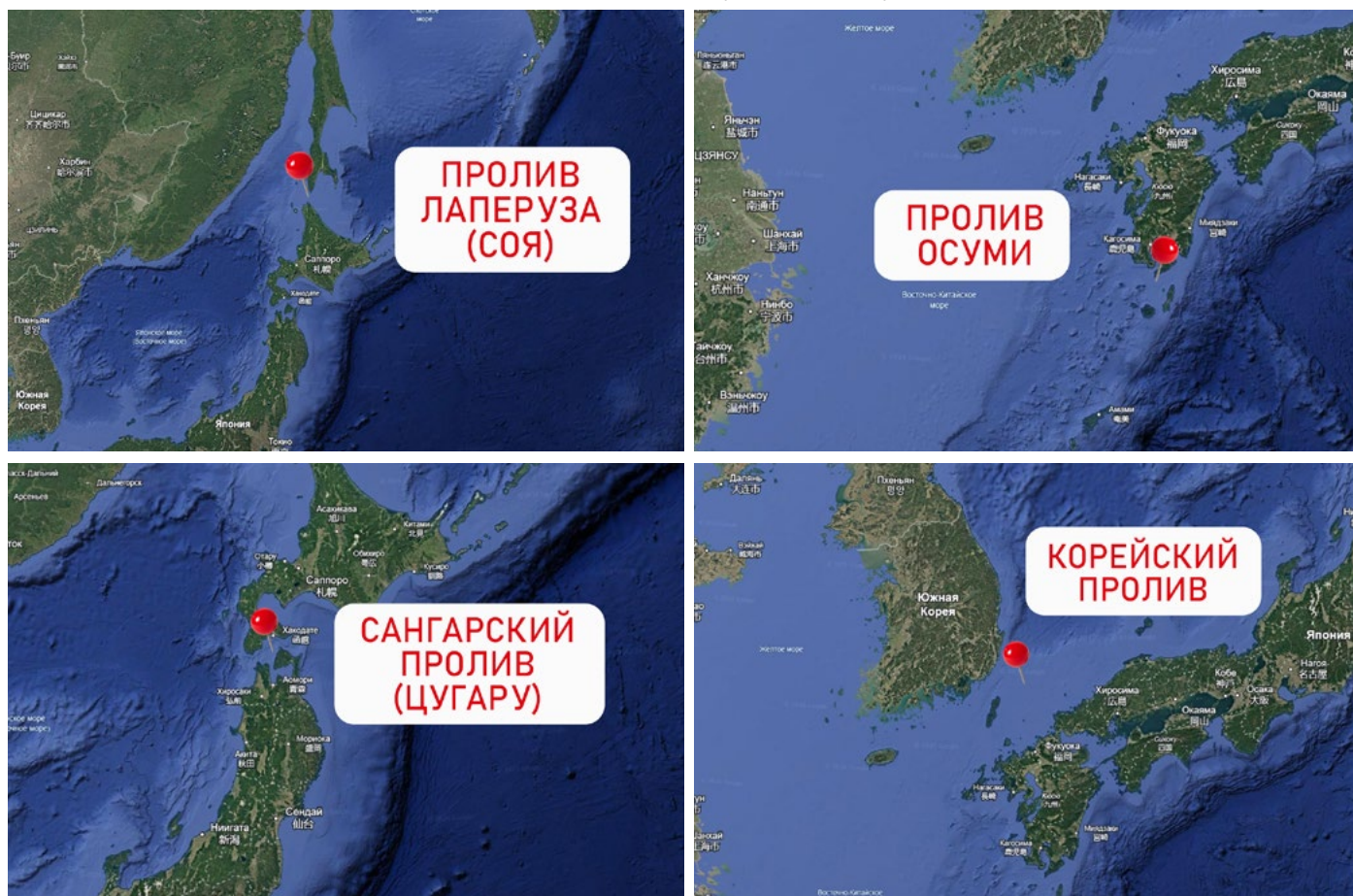
Принимаемые российскими бенефициарами меры по снижению этих рисков являются разовыми, несистемными. Ресурсы для их реализации ограничены как в материальном, так и в правовом отношении. Плавание под иностранными флагами затрудняет использование российского Военно-Морского Флота для обеспечения безопасности судов, причисляемых к «теневому флоту».

В такой ситуации совершенно иначе выглядит альтернативный, северный маршрут, который включает Северный морской путь и протекает вдали от тех вод, где очень велики юридические и геополитические риски.

Северный морской путь проходит через внутреннее море, территориальные воды и исключительную экономическую зону России, что дает право и возможность Российской Федерации на всем его протяжении осуществлять собственную юрисдикцию, обеспечивая юридическую и физическую безопасность судам.

Далее от Берингова пролива до Японского моря путь в азиатские порты можно проложить таким образом, чтобы судно все время оставалось в пределах территориального моря или ИЭЗ России.

Чтобы попасть в Японское море со стороны Тихого океана, необходимо пройти либо проливом Лаперуза (Соя), либо Сангарским проливом (Цугару). Эти проливы уникальны тем, что в них действует режим свободы судоходства открытого моря, а не правила транзитного прохода.



Проливы со свободным судоходством для прохода в Японское море со стороны Тихого океана.



Пролив Лаперуза.

Главная особенность навигации в этих проливах заключается в ширине территориальных вод Японии в этой акватории. Япония законодательно сузила ее с 12 до 3 морских миль, как и в других стратегических проливах: Осуми, Западном (Брутона) и Восточном (Цусимский пролив) проходах Корейского пролива. Это было сделано не столько для облегчения морского судоходства, сколько для того, чтобы разрешить проход через эти проливы военным кораблям США, несущим ядерное оружие, без нарушения неядерных принципов, которые запрещают Японии обладать, производить и ввозить на свою территорию такое оружие.

В свою очередь, Южная Корея тоже ограничила в Восточном проходе (Цусимский пролив) свое территориальное море до 3 миль для облегчения международного судоходства. В результате этого в Корейском проливе также образовалась зона свободного судоходства.

В дальнейшем путь в Индийский океан проходит через водные пространства, на которые распространяется юрисдикция государств, не являющихся «недружественными», и через Сингапурский и Малаккский проливы, имеющие статус международных проливов транзитного прохода, где потенциал для реализации юридических и геополитических рисков, подобных тем, что имеют место на традиционном пути, значительно ниже.

В сложившейся международной обстановке с точки зрения минимизации юридических и геополитических рисков северный маршрут, включающий Северный морской путь, выглядит наиболее безопасным для российских судов и судов, занятых в перевозке грузов между российскими и азиатскими портами.

📷 Фотографии: [@korostelev](http://livejournal.com); wikimedia.org;

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



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ГУМРФ: ПРОДОЛЖАЮТСЯ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ МОНИТОРИНГА СОСТОЯНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ РФ

По поручению Министерства транспорта Российской Федерации и Федерального агентства морского и речного транспорта сотрудники Центра профессиональных компетенций в области мониторинга содержания и развития внутренних водных путей РФ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова совместно с представителями РУТ (г. Москва) приняли участие в научных исследованиях на реках Азово-Донского бассейна: Дон, Северский Донец, Маныч.

Данные исследования многозадачны: в первую очередь, направлены на разработку Положения о внешнем аудите дноуглубительных работ на внутренних водных путях, которые необходимо разработать, согласовать и внедрить в работу на территории Российской Федерации. Во-вторых, натурные исследования позволяют оценить возможность применения безэкипажных автономных судов и их возможного диапазона применения с целью работы в Администрациях водных путей и не только. В-третьих, натурные исследования позволяют оценить методы и технологии производства современных дноуглубительных снарядов.

Некоторые организации, в том числе и ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» уже применяют современные технические средства, в том числе БЭК (безэкипажные катера) для выполнения промерных гидрографических работ — русловых съемок и контроля выполнения дноуглубительных работ. Применение новейших технологий ускоряет процесс работы, повышает точность измерений и снижает трудозатраты.

Представители Центра профессиональных компетенций в области мониторинга содержания и развития внутренних водных путей РФ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, совместно с представителями РУТ





(Москва) и ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» (Ростов-на-Дону) с 17 по 21 августа провели комплексные испытания, в том числе в станице Манычская Ростовской области.

При проведении контрольной русловой съемки после разработки прорези дноуглубительным снарядом было задействовано три вида технических средств: промерный катер, оборудованный промерным комплексом

и используемый русловой изыскательской партией при традиционной съемке; безэкипажное автономное судно (дрон) Apache «Апач» и безэкипажное автономное судно «Каплан-М-1».

Сотрудники Центра профессиональных компетенций в области мониторинга содержания и развития внутренних водных путей РФ ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова оценили возможность проведения путевых, в том числе, дноуглубительных работ с возможностью применения передовых технологий при их проведении, а именно — применение безэкипажных автономных судов при производстве первичных и контрольных русловых съемок. Научные сотрудники, задействованные в данных испытаниях, приняли во внимание все положительные и отрицательные стороны, выявленные в работе. Работы продолжаются.

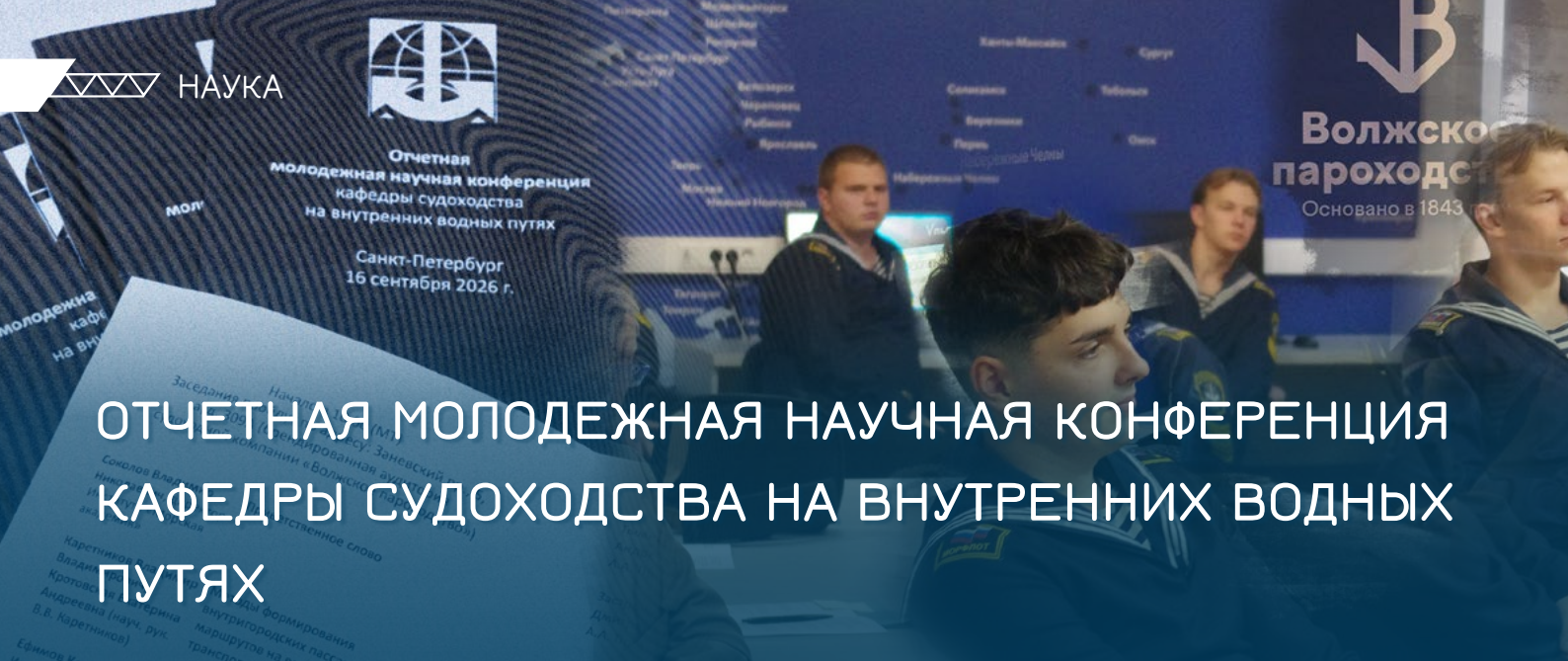
БПА и БЭК становятся неотъемлемой частью проведения гидрографических работ в современных условиях, что влечет за собой совершенствование и в области образовательного процесса обучающихся по направлениям подготовки 26.03.01 «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения» и 08.03.01 «Гидротехническое строительство».

Изучение возможности выполнения целого ряда работ в области путевого хозяйства на внутренних водных путях РФ, камеральной обработки и управления БПА и БЭС становятся важной частью системы образования в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Центр профессиональных компетенций в области мониторинга содержания и развития внутренних водных путей РФ ГУМРФ

Фотографии: пресс-служба ГУМРФ





ОТЧЕТНАЯ МОЛОДЕЖНАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ КАФЕДРЫ СУДОХОДСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ

16 сентября 2026 г. в брендирующей аудитории судоходной компании «Волжское пароходство» ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова (ауд. 309А в учебном городке № 2) прошла отчетная молодежная научная конференция кафедры судоходства на внутренних водных путях. В этом году все преподаватели кафедры имели возможность выбрать авторов лучших квалификационных работ, подготовленных под их руководством, для публичного заслушивания.

В напутственном слове заместитель декана факультета навигации и связи Н.Ю. Бутин подчеркнул, что публичные выступления являются важной частью учебного процесса, и пожелал участникам конференции плодотворной работы.

С докладами выступили выпускники кафедры: аспирант А.П. Беспалов (науч. рук. В.В. Каретников), курсанты Н.С. Апареев, К.Д. Застрожников, Р.В. Турбин (науч. рук. А.А. Прохоренков), студенты А.С. Кажан (науч. рук. А.Я. Биргер) и М.А. Тымкив (науч. рук. А.А. Прохоренков).

Свои доклады представили также научные руководители квалификационных работ В.В. Каретников (совместно с аспирантом 2-го года обучения Е.А. Кротовской), К.И. Ефимов и А.А. Прохоренков. Благодаря таким выступлениям, отметил заведующий

кафедрой В.В. Каретников, обучающиеся смогут лучше узнать область интересов преподавателей и в дальнейшем выбрать тему и научного руководителя своей дипломной, а возможно, и диссертационной работы.

Все доклады вызвали живой интерес слушателей, и не только в зале: высокий уровень технического оснащения учебной аудитории позволил не меньшему количеству участников присоединиться к обсуждению по видеоконференцсвязи.

Кафедра судоходства на внутренних водных путях

Фотографии: пресс-служба ГУМРФ





- ◆ 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



СЕВМОРПУТЬ: НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

На фоне логистической нестабильности на традиционных южных маршрутах грузопоток через Арктику стремительно растет: в августе Мурманск впервые принял прямой контейнерный рейс из Китая, а на Севморпуть выходят новые международные игроки. В статье от экспертов SeaNews, «ПОРТСТАТ» и FREIGHTMarket читайте о том, как меняется логистика, кто осваивает северные широты и что происходит с фрахтовыми ставками.

ПЕРВЫЙ РЕЙС КИТАЙ — МУРМАНСК

19 августа 2026 года Мурманский морской торговый порт впервые принял контейнеровоз: к причалу под обработку встало судно международной контейнерной линии NewNew Shipping Line.

Договоренность о пилотном судозаходе в Мурманск была достигнута в ходе рабочей встречи губернатора Мурманской области Андрея Чибиса и председателя совета директоров NewNew Shipping Line Фань Юсинь на полях Петербургского международного экономического форума.

В контейнерах были доставлены запчасти и комплектующие для автомобилей. «Для ММТП это



Председатель совета директоров NewNew Shipping Line Фань Юсинь:

«Мы высоко оцениваем потенциал сотрудничества с Мурманской областью и возможности, которые открывает Северный морской путь. Крайне заинтересованы в развитии Мурманска как логистического хаба. Рассчитываем на долгосрочное и взаимовыгодное партнерство».

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис:

«500 контейнеров, проводка через Северный морской путь — ровно то, о чем чуть меньше года назад мы подписались в соглашении с NewNew Shipping Line. Раскатываем СМП и развиваем Мурманск как транспортный хаб. Как и договаривались».



первый опыт приема контейнерных грузов, доставленных по этому маршруту, — подчеркнули в порту. — К этому событию порт готовился заранее. В 2025 году при поддержке управляющей компании «Портовый Альянс» здесь был создан специализированный терминал для работы с контейнерами. Порт адаптируется к меняющейся логистике: наряду с традиционными грузами осваиваем новые направления и расширяем возможности для грузоотправителей».

Контейнеры, доставленные в Мурманск NewNew Shipping Line, перегружены на железную дорогу для дальнейшей доставки конечным потребителям, в том числе по полигону Октябрьской магистрали.

Для максимально быстрой и надежной доставки железнодорожники разработали специальную логистическую схему: платформы под погрузку подавались со станций Санкт-Петербургского транспортного узла, далее грузы отправлялись сформированными контейнерными поездами по утвержденным ниткам графика и частично повагонными отправками до станций Заневский Пост в Санкт-Петербурге и Маклец в Тульской области.

А контейнеровоз взял на борт в обратный рейс калийные удобрения на «Мурманском балкерном терминале».

ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ И ПЕРСПЕКТИВЫ

NewNew Shipping начала работать на Большой порт Санкт-Петербург (на «Первый контейнерный терминал») и Архангельск через Северный морской путь с 2023 года. В 2024 году в рамках сервиса «Арктический экспресс», соединяющего порты Китая и Архангельск, было выполнено 13 рейсов и перевезено свыше 20 тыс. TEU.

А в этом году другая китайская компания, Sea Legend Shipping, намерена запустить транзитный сервис. В прошлом году был выполнен тестовый рейс контейнеровоза «Istanbul Bridge» из Нинбо в Феликстоу — первый в истории контейнерный транзит из Китая в Европу по Севморпути.



Встреча А. Чибиса и Фань Юсинь в рамках ПМЭФ-2026.

В этом году, по словам генерального директора госкорпорации «Росатом» Алексея Лихачева, уже выданы разрешения на проход семи судов в акватории Севморпути.

Планируется, что контейнеровозы будут ходить по расписанию в августе — октябре, если позволит ледовая обстановка. По информации китайской

стороны, в этом году будет выполнено восемь рейсов с использованием флота из семи контейнеровозов малого и среднего класса.

Алексей Лихачев отметил, что в последние годы наблюдается рост контейнерных рейсов китайских судоходных компаний. «В 2023 году было всего семь таких рейсов, в 2024 – 14, а в 2025 – уже 24. В этом году мы ожидаем уже более 30 таких рейсов. Перевозки между портами Китая и России уже составляют почти 15% всего грузопотока по СМП. По нашим совместным планам, грузопоток между Россией и Китаем должен составить 20 млн тонн к 2030 году», — сказал глава «Росатома».

«В отличие от предыдущих контейнерных перевозок, которые носили во многом экспериментальный или разовый характер, программа на 2026 год предусматривает полноценное линейное сообщение с отправлением судов каждую неделю в течение навигационного сезона», — сказал Алексей Лихачев.

Открывающий транзитный сервис контейнеровоз «Dubai Tower» вышел из Нинбо 15 августа. В Европе в ротацию сервиса, получившего название China-Europe Arctic Express, входят порты Феликстоу в Великобритании, Роттердам в Нидерландах, Гамбург в Германии и Гдыня в Польше.

В перспективе в Sea Legend Line рассчитывают, что с развитием ледокольного флота, с одной стороны, и технологий, в первую очередь судовых силовых установок, с другой стороны, длительность навигационного сезона может в горизонте 3–5 лет увеличиться до 8–10 месяцев в году.



Генеральный директор
госкорпорации «Росатом»

Алексей Лихачев:

«„Раскатка“ СМП происходит на фоне перманентно сложной ситуации в Персидском заливе. За последние два месяца только официально четыре раза объявлялось о закрытии Ормузского пролива для коммерческих судов.

На фоне такой логистической и политической неопределенности инициатива китайской компании стала очередным подтверждением растущей востребованности нашего арктического маршрута и закономерным этапом развития СМП, становящегося полноценной транспортной артерией мирового значения».



Диаграмма 1. Ставки морского фрахта из Китая в Архангельск и Мурманск.

Тем временем на Севморпуть вслед за китайскими операторами выходят судоходные компании из других стран. 22 августа этого года из Пусана вышел контейнеровоз «PanStar Acro» вместимостью 2758 TEU судоходной компании PanStar. На борту судна 837 TEU с автокомплектующими, химической продукцией, а также порожние контейнеры.

Порты захода в Европе — Феликстоу, Роттердам и Гданьск. Планируется, что рейс продлится около 40-45 дней.

На регулярный сервис корейцы рассчитывают выйти к 2030 году.

В свою очередь, Индия намерена выполнить первый рейс по Севморпути в следующем году — в Архангельск. Переговоры с руководством Архангельской области, по информации индийских источников, ведутся.

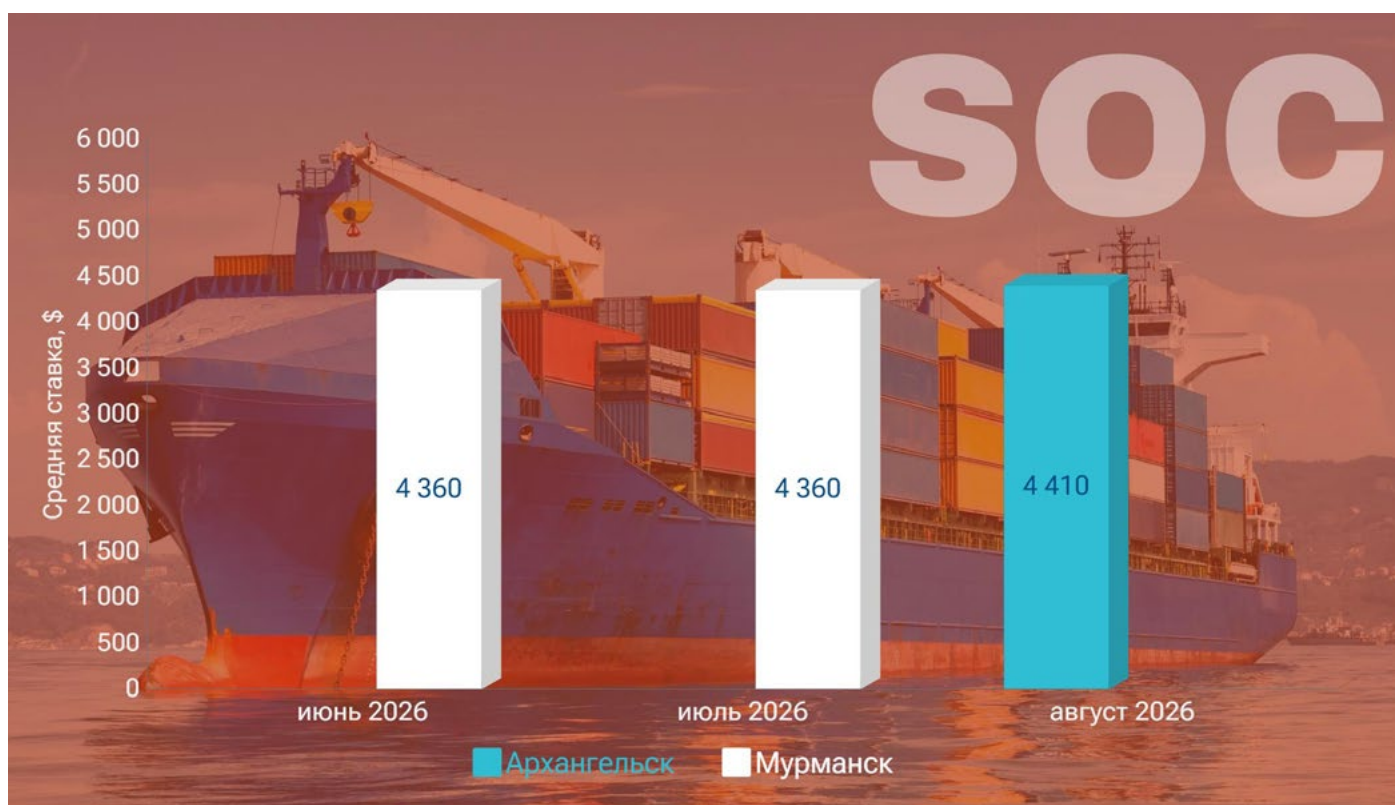


Диаграмма 2. Ставки морского фрахта из Китая в Архангельск и Мурманск (контейнеры SOC).



Диаграмма 3. Ставки морского фрахта из Китая в Архангельск и Мурманск (контейнеры СОС).

Примечание.: Средние ставки рассчитаны на основании ставок линии Torgmoll (NewNew Shipping), работающей на данном маршруте в рамках заданных условий.

ФРАХТОВЫЕ СТАВКИ НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО СЕВМОРПУТИ

Поданным аналитического облачного онлайн-сервиса SeaNews FREIGHTMarket, в июне – августе этого года ставка на FI-LO перевозку 40-футового контейнера НС из Китая в порты Архангельска составляла в среднем 6310 долларов. На направлении Китай – Мурманск ставка в среднем находилась на уровне 5760 долларов.



Первый китайский контейнеровоз компании NewNew Shipping Line прибыл в Мурманский морской торговый порт через СМП.

Средняя ставка за 20-футовый контейнер DC из Китая в Архангельск составляла 3560 долларов, в Мурманск – 3760 долларов.

По сравнению с 2025 годом средняя ставка фрахта на направлении Китай – Архангельск выросла на 30,2%. Относительно 2024 года рост составил 13,1%.

Ставка фрахта на перевозку 40-футового НС-контейнера SOC (Shipper Owned Container, контейнер в собственности отправителя товара) в импорте (условия FI-LO) на маршруте Китай – Архангельск в июне-августе 2026 года составляла 5560 долларов, в Мурманск – 5360 долларов.

На перевозку 20-футового DC-контейнера SOC в Архангельск ставка фрахта находилась на уровне 3260 долларов, в Мурманск – около 3360 долларов.

Относительно 2025 года ставка фрахта контейнера SOC на направлении Китай – Архангельск выросла на 24,6%, а в отношении 2024 года – на 25,6%.

Ставка на перевозку 40-футового НС-контейнера СОС (Carrier Owned Container, контейнер принадлежит перевозчику) на направлении Китай – Архангельск в июне-августе на условиях FI-LO была на уровне 7060 долларов. В направлении Мурманска ставка составляла 6160 долларов.

На перевозку 20-футового DC-контейнера СОС в Архангельск ставка фрахта находилась на уровне 3890 долларов, в Мурманск – около 4160 долларов.

По сравнению с показателем 2025 года ставка фрахта контейнера СОС на направлении Китай – Архангельск выросла на 35,1%, в отношении 2024 года – на 4,7%.

IAA SeaNews

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

Фотографии: SeaNews; соцсети Андрея Чибиса; пресс-служба правительства Мурманской области; murmansk.mk.ru

Soft Law

SOFT LAW
международный альманах
о праве, бизнесе,
людях и культуре

Vol. 1 · 2023
Начало



люди,
идеи,
право и культура,
которые
соединяют
миры
и открывают
новые
горизонты



Vol. 2 · 2024
Сообщество



Vol. 3 · 2025/26
Выход
на международный
уровень



СТАНЬТЕ ЧАСТЬЮ SOFT LAW
Читайте альманах.
Становитесь героем или автором.
Предлагайте идеи и коллаборации.
info@softlawcommunity.com

3 ВЫПУСКА · 1 250+ СТРАНИЦ · 300+ УЧАСТНИКОВ · МЕЖДУНАРОДНАЯ ГЕОГРАФИЯ

РЕКЛАМА

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



СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
Р. ЛЕНА, ЯКУТСК

МОРБАЗА №3 (13) 2026

Июль-Август-Сентябрь

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

21 сентября 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

Сюрвейерские 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 облагаются

КОНТАКТЫ

 +7 (921) 348-7777

 OFFICE@MORBAZA.COM

ТРЕБОВАНИЯ К РЕКЛАМНЫМ МАТЕРИАЛАМ

www.morbaza.com/journal-trebovaniya



ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА



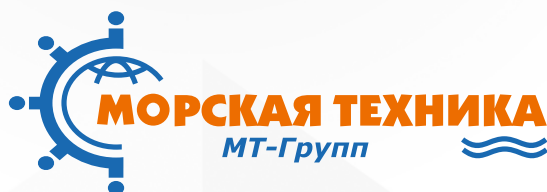
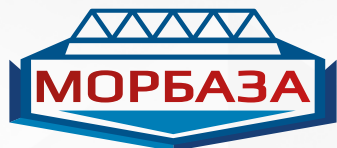
АЗДА



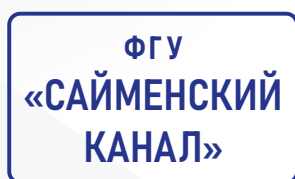
LC VOLGO-BALTIC LOGISTIC



велесгард



RusIranExpo



CHERVETS PARTNERS



EXTRA CONFERENCE