



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№11 2015

**ФЛОТ
ВОЙНА
ПОБЕДА!**

70 лет



За годы Великой Отечественной войны ВМФ СССР потопил 708 боевых кораблей и вспомогательных судов Германии и ее союзников, и 791 транспортное судно.



СПЕЦСУДОПРОЕКТ

РАЗРАБОТКА ПРОЕКТНОЙ, КОНСТРУКТОРСКОЙ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ ДЛЯ ПОСТРОЙКИ СУДОВ И ИЗГОТОВЛЕНИЯ СУДОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ



ОАО «Судоэкспорт», являющееся правопреемником Управления по внешнеэкономической деятельности Министерства судостроительной промышленности СССР, было создано в 1988 году и остается ведущим внешнеэкономическим предприятием российской судостроительной отрасли.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 9 июня 2010г. N 696 ОАО «Судоэкспорт» интегрируется в ОАО «ОСК». При этом в качестве приоритетных направлений деятельности предприятия определено проведение внешнеторговых операций по экспорту и импорту судов, плавучих средств, судового и другого оборудования, приборов, запчастей и материалов, а также лизинг. Сейчас ОАО «Судоэкспорт» выполняет функции проводника продукции и технологий российской судостроительной промышленности за рубежом и ведет работу по обеспечению импорта оборудования и комплектующих изделий в интересах дочерних и зависимых предприятий ОАО «ОСК», а также внедрению в Российской Федерации передовых зарубежных и отечественных технологий для нужд судостроительной промышленности. Сохраняя традиции, опираясь на опыт и знания, мы стремимся укреплять наше сотрудничество и вести работу по реализации новых направлений внешнеэкономической деятельности и перспективных проектов.



123242, Россия, Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 11
Тел.: +7 (495) 727 30 52
Факс: +7 (495) 727 30 53
E-mail: info@sudoeexport.ru
www.sudoeexport.ru

197341, Санкт-Петербург, Коломяжский пр, д. 27, лит.А
тел. (812)340-01-12, 340-01-20, 340-01-23. факс: 340-01-28.
e-mail: s-s-p@s-s-p.spb.ru
ssp.info@s-s-p.spb.ru

Наше топливо – это ваша уверенность и безопасность на море.
«Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки
судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым
стандартам.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производства
до потребителя



ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах
России, а также
Констанце и Таллине



СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная
инфраструктура
для надежности
и оперативности
поставок



СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании
сертифицирована
по международным
стандартам



IBIA

Участник
Международной Ассоциации
Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru

Дорогие ветераны Великой Отечественной войны – ветераны-моряки и все, кто вершил Победу, от всей души поздравляем вас с 70-й годовщиной Победы советского народа в Великой Отечественной войне!

Страшное слово «война» и прекрасное слово «победа»... Тяжело осознавать, что с каждым годом героев-ветеранов становится все меньше. Наши ветераны выстояли, не сломались и не сдались перед лицом врага. Преодолевая боль, голод, нужду военных дней, они умели довольствоваться малым в те страшные годы. И сегодня мы даже не можем представить себе то счастье, которое они испытали, когда 9 мая узнали о капитуляции фашистов. Низкий вам поклон, дорогие ветераны, и светлая память всем героям, кто отдал свои жизни ради мира!

Военно-морской флот внес огромный вклад в дело Победы. Наши корабли и подлодки нанесли удар за ударом, срывая планы врага. Противник нес ощутимые потери. За годы Великой Отечественной войны ВМФ СССР потопил 708 боевых кораблей и вспомогательных судов Германии и ее союзников, 791 транспортное судно. Достоверность этих цифр подтверждается двусторонними данными. На долю подводных лодок приходится 5 % потопленных боевых кораблей и 20 % транспортных. От воздействия минного оружия погибло около 15 % всех потопленных германских кораблей и судов. Надводными кораблями ВМФ СССР потоплено 53 боевых корабля и вспомогательных судна и 24 единицы транспорта противника. Огромнейшее значение имели действия медицинских и береговых служб, тыловых флотских подразделений. Каждый военмор с честью и достоинством выполнил свой воинский долг перед Отечеством.

Нынешнее поколение военных моряков России достойно продолжает эстафету верности воинскому долгу. Сегодня наш человеческий и гражданский долг перед погибшими и живущими ветеранами состоит в том, чтобы уберечь мир, сделать его безопасным и стабильным. День Победы – это символ героизма, мужества и отваги людей, защитивших свою Родину. Это призыв настойчиво бороться за приумножение славы наших предков, за великую Россию, за мир без войны!

Желаем вам здоровья, благополучия, счастья вашим родным и близким, уверенности в завтрашнем дне и светлых надежд на будущее, бодрости духа и неиссякаемой энергии!



Флот в период Великой Отечественной войны



22 июня 1941 г. в 4 часа утра Германия вероломно напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война, длившаяся долгих четыре года.

Немецко-фашистская авиация произвела налеты на военно-морские базы Кронштадт, Рига, Либав, Севастополь, Измаил. Противоздушные силы флотов, переведенных за несколько часов до начала войны по приказу Наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова на оперативную готовность № 1, отражали атаки вражеской авиации. Ни один корабль флота в первый день войны не был потерян.

Начальный период войны проходил в крайне тяжелых условиях для Советской Армии и Военно-морского флота. К концу ноября 1941 г. противник занял Прибалтику, Белоруссию, большую часть Украины и часть территории РСФСР. Первый самый трудный для СССР период Великой Отечественной войны длился с 22 июня 1941 г. по 18 ноября 1942 г. В эти месяцы основной задачей Военно-морского флота было содействие на приморских направлениях сухопутным войскам, а также защита своих и нарушение вражеских морских коммуникаций.

Корабли и части флота приняли активное участие в героической обороне военно-морских баз Ханко, Либавы, Одессы и Севастополя, в многотрудной битве за Ленинград, в которой морская артиллерия играла существенную роль. Она использовалась главным образом для борьбы с тяжелой артиллерией врага, обстреливавшей город, а также для стрельбы по наиболее удаленным от фронта целям.

Моряки сражались и на сухопутных фронтах. Из экипажей кораблей, курсантов военно-морских училищ формировались бригады и отдельные батальоны морской пехоты. Только в 1941 г. на сухопутный фронт было направлено почти 150 тыс. моряков, треть из которых воевала под Москвой. В первые две недели войны на Балтийском флоте эффективно функционировала центральная минно-артиллерийская позиция в Финском заливе. За это время было выставлено более 3000 мин и около 500 минных защитников.

8 августа 1941 г. авиация флота нанесла первый бомбовый удар по Берлину. Исключительно тяжелой стала операция по вынужденному перебазированию кораблей Балтийского флота из Таллина в Кронштадт, которая была осуществлена 28-30 августа. На переходе, в условиях когда оба берега Финского залива находились в руках противника, из 153 единиц от мин и вражеской авиации погибла одна

треть боевых кораблей, транспортных судов и плавучих средств. И все же основной корабельный состав флота благополучно прибыл в Кронштадт. На кораблях и судах из Таллина удалось эвакуировать 17 тыс. человек. Несмотря на блокаду флота в восточной части Финского залива, балтийские подводники, проявляя мужество, форсировали противолодочные рубежи, выходили в открытое море для действий на коммуникациях противника. В 1942 г. они потопили 29 судов врага.

На Черном море оборонительные минные заграждения ставились у Севастополя и Одессы, Новороссийска и Туапсе, в Керченском проливе и у Батуми. В конце июня 1941 г. ударная группа кораблей Черноморского флота в составе лидеров «Москва» и «Харьков» нанесла артиллерийский удар по румынской военно-морской базе Констанца. В канун Нового 1942 года Черноморский флот провел самую крупную за войну Керченско-Феодосийскую





десантную операцию. В операции участвовали две армии Кавказского фронта, морские части, свыше 250 кораблей и судов, в том числе крейсера «Красный Кавказ» и «Красный Крым», около 600 самолетов. К исходу 2 января десантные войска очистили от противника Керченский полуостров, что существенно улучшило положение осажденного Севастополя.

К сожалению, впоследствии противник вытеснил советские войска с полуострова. Подводные лодки Черноморского флота действовали на путях сообщений противника, осуществляли вместе с надводными кораблями морские перевозки в Севастополь и эвакуацию из города людей и особо ценного имущества.

Героическая оборона Севастополя в течение 250 дней была возможна во многом благодаря действиям Черноморского флота. Наряду с непосредственным участием в обороне базы флот обеспечивал регулярное сообщение гарнизона с тыловыми

районами на побережье Северного Кавказа. Северный флот играл важную роль в стабилизации фронта на мурманском направлении: охранял свои коммуникации, активно нарушал вражеские вдоль побережья Северной Норвегии.

С созданием антигитлеровской коалиции и распространением американского закона о ленд-лизе в СССР начались регулярные поставки военной техники, вооружений и продовольствия от союзников. Действовали три маршрута транспортировки военных грузов для СССР: северный, тихоокеанский и иранский. Только по северному маршруту в первый период войны из портов Великобритании и Исландии проследовали в Архангельск и Мурманск 20 конвоев, в составе которых насчитывалось 288 судов. Из СССР на Запад шли транспортные суда в конвоях с традиционными товарами советского экспорта, прежде всего стратегическим сырьем. На маршруте союзные конвои охранялись

британскими военно-морскими силами. Северный флот включался в охрану судов конвоя начиная от меридиана 20°, к востоку и юго-востоку. Обеспечение морских перевозок с грузами по ленд-лизу стало одной из важнейших задач флота.

Второй период Великой Отечественной войны (ноябрь 1942 г. – конец 1943 г.) начался контрнаступлением советских войск и разгромом 330-тысячной группировки немцев под Сталинградом. В результате роста производства военной продукции и расширения боевых резервов был достигнут экономический и военный перевес СССР над фашистской Германией. В этот период ВМФ продолжал содействовать сухопутным войскам на приморских флангах, чтобы более активно вести борьбу на морских коммуникациях.

Речные флотилии оказывали непосредственную огневую поддержку войскам. Флоты и флотилии высаживали оперативные и тактические десанты, осуществляли перевозку войск и техники по морским и речным путям. Важную роль играла Волжская военная флотилия, обеспечивая стратегическую нефтяную коммуникацию по Волге.

Черноморский флот провел ряд десантных операций в районах Новороссийска, Таганрога и Мариуполя. Керченско-Эльтигенская десантная операция завершилась захватом Керченского плацдарма, позволившего позже вести успешные бои за освобождение Крыма.

В отличие от первого периода войны, когда на морских коммуникациях действовали главным образом подводные лодки, с 1943 г. в широких масштабах стала привлекаться и авиация. Около половины общего тоннажа потопленных транспортов противника – результат ударов авиации. ВВС флотов пополнились самолетами с минно-торпедным вооружением. Авиация заняла ведущее место в действиях по нарушению



морских перевозок противника. Боевая деятельность подводных лодок заметно сдерживалась слабостью ремонтной базы, а на Балтике – мощными противолодочными рубежами противника.

Завоевание авиацией господства в воздухе, оснащение кораблей эффективными зенитными средствами позволили усилить противовоздушную оборону на флоте. Наиболее ценные морские перевозки стали прикрываться истребителями. Уменьшились потери судов на переходах морем.

Третий период Великой Отечественной войны (январь 1944 г. – май 1945 г.) характерен проведением наступательных операций Советской Армии на всех фронтах. Во многих из них принимал участие Военно-морской флот. Войсками Ленинградского и Волховского фронтов при содействии Балтийского флота снята блокада Ленинграда. Артиллерия и авиация флота содействовали наступающим войскам в прорыве обороны противника.



легких сил флота и морской авиации на Севере, Черном и Балтийском морях.

В войне против Японии в августе-сентябре 1945 г. Тихоокеанский флот успешно высадил ряд оперативных и тактических десантов. Совместно с частями Советской Армии флот освобождал Южный Сахалин, Курильские острова, порты на восточном побережье Кореи, Порт-Артур.

Амурская флотилия содействовала сухопутным войскам в разгроме японской Квантунской армии в Маньчжурии. Она обеспечивала форсирование рек, помогала наступлению войск вдоль р. Сунгари, поддерживая их артиллерийским огнем и высадкой тактических десантов. За время Великой Отечественной войны Военно-морской флотом СССР потопил 708 боевых кораблей и вспомогательных судов Германии и ее союзников, а также 791 транспортное судно полной вместимостью 1,84 млн тонн. Достоверность этих цифр подтверждается двусторонними данными.

Почти половина потопленных кораблей и судов погибла под ударами авиации. На долю подводных лодок приходится 5 % потопленных боевых кораблей и 20 % транспортов. От воздействия минного оружия погибло около 15 % из всех потопленных германских кораблей и судов. Надводные корабли ВМФ СССР потопили 53 боевых корабля и вспомогательных судна и 24 транспорта противника.

В целом в ходе Великой Отечественной войны Военно-морской флот нанес противнику ощутимые потери. «Он до конца выполнил свой долг перед Родиной» – отмечалось в итоговом приказе Верховного Главнокомандующего. <http://flot.com/history/fo7.htm>

По материалам В. Н. КРАСНОВА, кандидата военно-морских наук, капитана 1 ранга, и Е. А. ШИТИКОВА, кандидата технических наук, лауреата Государственной премии, вице-адмирала.

Полностью материал размещен на <http://flot.com/history/fo7.htm>.



Крым. Путь домой

Владимир Путин поздравил всех граждан с первой годовщиной вхождения Крыма в состав России. Новые регионы должны стать самодостаточными, а на любые сбои нужно реагировать мгновенно, указал он.



«Мы с вами встречаемся в особенный день, знаменательный. Ровно год назад Крым и Севастополь воссоединились с Россией», – заявил Владимир Путин на совещании по вопросам социально-экономического развития Крыма и Севастополя. В Кремль пригласили руководство федеральных министерств, законодательной и исполнительной власти новых регионов, а также представителей общественности.

Глава государства поздравил всех граждан с этим событием и поблагодарил жителей полуострова за мужество и выдержку, которые они проявили год назад. Уже тогда было понятно, что впереди огромная, масштабная работа, что нужно вместе, всей страной браться за развитие Крыма, за вопросы, которые десятилетиями оставались без должного внимания, что предстоит ре-

шать огромный комплекс задач по повышению уровня жизни людей, подъему экономики, социальной сферы, прочной интеграции Крыма и Севастополя в правовую, финансовую, административную системы Российского государства, сказал президент.

«Было очевидно и то, что мы столкнемся не только с объективными трудностями пере-

ходного периода, но и с попытками внешнего противодействия», – отметил Путин. «Так и получилось: целый ряд западных стран ввели так называемые санкции, ограничения как против Крыма, так и России в целом. Надо сказать, что соседи наши не отличаются особой изобретательностью: то воду отключат, то еще какие-нибудь проблемы создают, – продолжил он. – Все это, конечно, не фатально, но

наносит какой-то, естественно, ущерб текущей работе».

«В первую очередь нужно было решать самые неотложные задачи. В Крыму и Севастополе около 2 миллионов жителей уже оформили российские паспорта, повышены пенсии и социальные пособия, а также заработная плата работников бюджетной сферы», – перечислил президент. Он напомнил о решении по выплате материнского капитала семьям, в которых с 2007 года родился второй ребенок, вне зависимости от того, какие пособия они получали ранее. «Экстренная материально-техническая помощь оказана учреждениям образования и здравоохранения, созданы дополнительные резервные мощности в энергетике, водоснабжении, усилено воздушное и морское сообщение», – сказал глава государства.

«Сделано действительно было много», – подытожил Путин. При этом жители полуострова с пониманием отнеслись к неизбежным сложностям и трудностям переходного этапа по интеграции новых регионов. «Граждане рассчитывают, что конкретные житейские проблемы, с которыми они сталкиваются, будут решаться организованно и без проволочек, что в целом перемены к лучшему в развитии Крыма будут идти динамично», – подчеркнул он.

«Обращаю на это внимание органов власти всех уровней: и федеральных, и региональных, и муниципальных. Нужно быть в постоянном контакте с людьми, общественными организациями, откликаться на вопросы, которые люди ставят перед нами. В целом необходимо постоянно мониторить ситуацию, прежде всего, социально-экономическое положение в регионе. Контроль за качеством оказания государственных и муниципальных услуг должен быть усилен», – поручил российский лидер.

«Должна быть организована мгновенная реакция на любые, даже частные, сбои, факты бюрократического отношения к проблемам людей», – сказал Путин. Соцопросы показали, что рост качества жизни в наибольшей степени отмечают те крымчане, которые ощутили действие российских программ социальной политики – семьи с детьми, пенсионеры, инвалиды, военнослужащие, бюджетники. «Сейчас нам нужно и важно выстроить такую же эффективную работу по поддержке предпринимателей, фермеров, специалистов, занятых в ключевых сферах промышленности и сельского хозяйства Крыма», – указал президент.

Путин перечислил вопросы, которые волнуют крымчан: рост цен, высокая безработица, недостаточный уровень зарплат, плохое состояние дорог, благоустройство городов и поселков, жилищная проблема, доступность и качество работы сферы ЖКХ, образование и здравоохранение. «Одна из острых социальных проблем – это, конечно, проблема наркомании», – добавил он. Решение этих задач требует системной, долгосрочной работы. Нужно сделать Крым и Севастополь самодостаточными, динамично развивающимися регионами, поставил цель президент.



«И Крыму, и Севастополю необходим качественный шаг в укреплении собственной экономической базы», – считает он. Нужно стимулировать деловую активность в промышленности, в АПК, туризме, других отраслях, поддержать малый и средний бизнес, создать новые рабочие места, обеспечить занятость и рост доходов населения.

Важнейшая задача – развитие инфраструктуры, включая энергетику, ЖКХ и транспорт. Президент также попросил доложить, как продвигается работа по строительству ключевого объекта – Керченского моста. Следует также развивать культурный, образовательный и научный потенциал полуострова. На новый, более высокий уровень нужно вывести медицинское обслуживание, инфраструктуру для массового спорта. «Наши демографические программы, меры по продвижению здорового образа жизни, поддержке семьи, охране материнства и детства должны работать в Крыму максимально эффек-

тивно и результативно», – указал Путин. Важно смещать акценты на задачи комплексного, устойчивого подъема всего региона, считает президент. Принята Федеральная целевая программа развития Крыма и Севастополя до 2020 года, на ее реализацию планируется направить около 700 млрд рублей. Все ее мероприятия должны быть увязаны, выстроены по приоритетам и срокам реализации. Предстоит наладить строгий контроль за эффективным использованием ресурсов, четкое взаимодействие федеральных ведомств и местных властей.

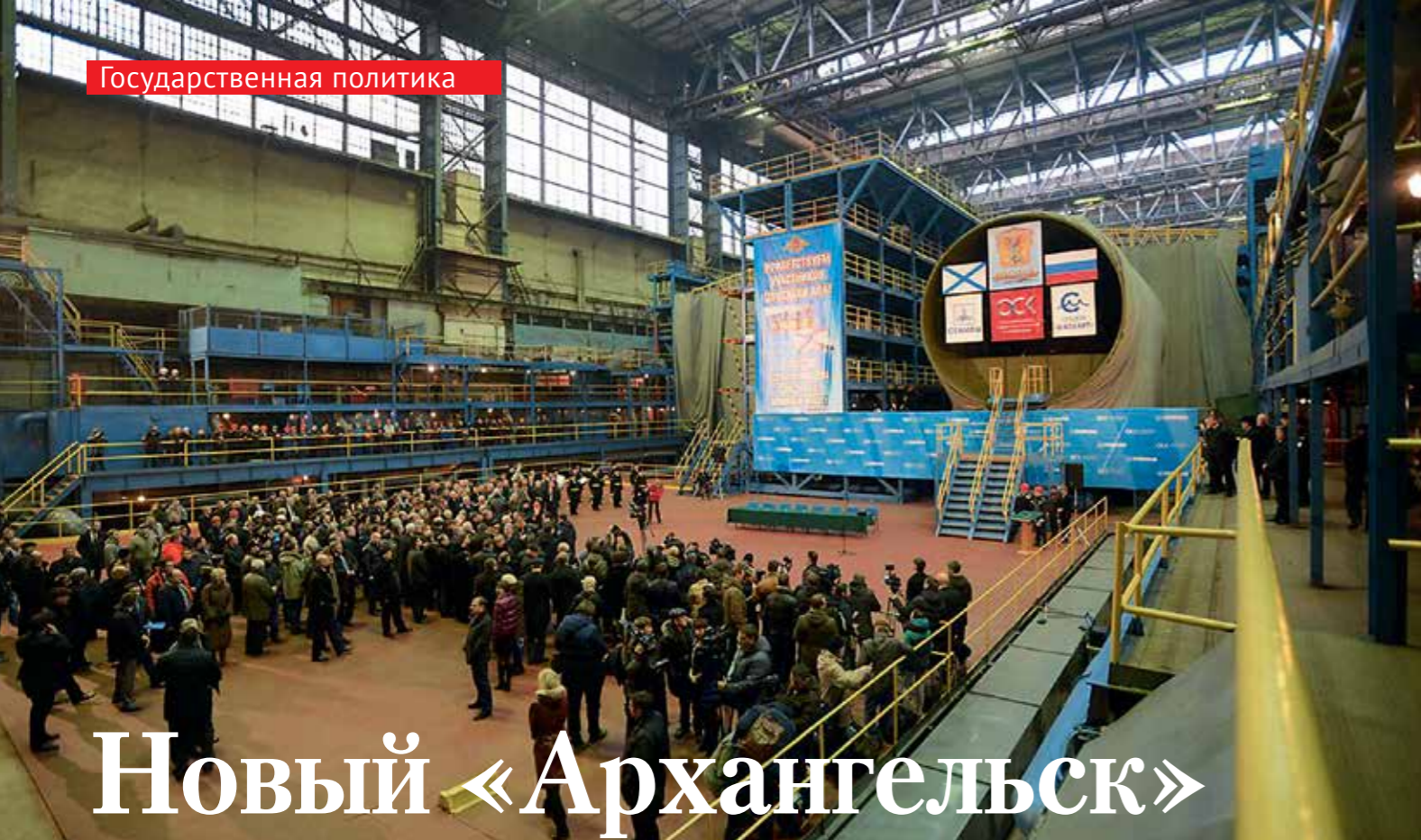
Еще один важный инструмент развития

Крыма и Севастополя – создание свободной экономической зоны с преференциями для предпринимателей: соответствующий закон вступил в силу с этого года. Также глава государства предложил доложить о подготовке к курортному сезону – от этого во многом зависит занятость и доходы крымчан. <http://www.rg.ru/2015/03/18/razvitie-site.html>

По материалам «Российской газеты»

<http://www.rg.ru/2015/03/18/razvitie-site.html>





Новый «Архангельск»



Дмитрий Рогозин заложил в Северодвинске новую подводную лодку

Торжественная церемония закладки очередной атомной подводной лодки «Архангельск» проекта 885 «Ясень» состоялась 19 марта на Северодвинском предприятии «Севмаш».

«**Я** от души поздравляю вас с Днем подводника! Новое судно – это подарок нашему флоту. Очень символично, что сегодня закладывается крейсер именно с таким названием, ведь более 70 лет назад город Архангельск принимал конвои. Слава России и нашему флоту!» – эти слова Дмитрий Рогозин произнес на торжественной церемонии закладки новой атомной подводной лодки в Северодвинске.

АПЛ «Архангельск» стала пятой лодкой в серии проекта «Ясень». Напомним, летом

2014 года в строй ВМФ России вошла головная субмарина «Северодвинск». Кроме того, на Севмаше ведется строительство еще трех лодок этого проекта: «Казань», «Новосибирск» и «Красноярск».

«Подводники, которые станут нести службу на корабле с названием «Архангельск», будут пропитаны духом Поморья и поморов», – отметил губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

Сейчас в списочном составе ВМФ России находится еще одна АПЛ с именем «Архангельск» – ТК-17 проекта 941 «Аку-

ла». Разоруженная лодка стоит с 2002 года в гавани Беломорской военной базы в Северодвинске. В ближайшее время корпус субмарины будет утилизирован.

Лодки проекта 885 представляют собой многоцелевые АПЛ с крылатыми ракетами и торпедным вооружением. Подводное водоизмещение лодки составляет почти 14 тыс. тонн. Экипаж – 90 человек. Всего планируется строительство семи таких лодок. <http://www.dvinainform.ru/society/2015/03/19/33307.html>

По материалам «Двина информ» <http://www.dvinainform.ru/society/2015/03/19/33307.html>



Подлодка станет невидимкой!

В России создают подводные корабли пятого поколения

Около двух десятков подводных лодок различного назначения участвуют в масштабных учениях, развернувшихся по всей стране. Как это нередко бывает у военных, свой профессиональный праздник – День подводника – их экипажи встретили в море, на боевых постах. В каком состоянии находится флотская составляющая нашей ядерной триады, какую новую технику осваивают и готовятся принять на вооружение подводники, как идет строительство инфраструктуры под базирование морского арсенала? На эти и другие вопросы журналистов ответил главком ВМФ адмирал Виктор ЧИРКОВ.



– Виктор Викторович, подводные силы России в последние годы значительно окрепли. Вы продолжите эту работу?

– В ближайшей перспективе первостепенное значение будем уделять развитию группировок атомных ракетных стратегических подводных лодок и атомных многоцелевых подводных лодок Северного и Тихоокеанского флотов. Тут есть два направления. Первое – пополнение их состава новыми подводными лодками типа «Борей» и «Ясень». Второе – ремонт и модернизация существующих проектов атомных подводных лодок. Это дает нам возможность поддерживать потенциал морских стратегических ядерных сил на уровне, который позволяет эффективно и качественно выполнять задачу ядерного сдерживания.

Параллельно мы сформулировали задачу перед оборонно-промышленным комплексом по созданию атомных подводных лодок пятого поколения. Эти работы уже ведутся. Пауз в развитии и проектировании новых подлодок не будет.

– О конкретных типах лодок можете рассказать?

– В прошлом году мы начали опытную эксплуатацию на Северном флоте атомного подводного крейсера «Северодвинск» проекта 855. Лодка успешно выполнила стрельбы крылатыми ракета-

ми «Оникс» по морской цели. Также были проведены испытания всплывающей камеры и гидроакустического комплекса в условиях мелкого и глубокого моря.

Атомная подлодка «Архангельск», которую вчера заложили в Северодвинске, будет строиться с учетом опыта эксплуатации «Северодвинска». А по ряду тактико-технических характеристик станет еще более совершенной. Это наше жесткое требование: каждый новый корабль и лодка для ВМФ должны по своим характеристикам превосходить предыдущие.

– 19 марта ведь заложили еще и новую неатомную лодку.

– Совершенно верно – дизель-электрическую лодку нового поколения проекта 677 «Лада». Ее назвали «Великие Луки». Предполагается, что первые серийные лодки этого проекта будут проходить службу на Северном флоте. Они востребованы ВМФ и станут решать задачи до того момента, пока на вооружение флота не поступят еще более новые подлодки следующего поколения. <http://www.rg.ru/2015/03/19/korabli-site.html#fromhead>

Юрий ГАВРИЛОВ, «Российская газета»

Печатается в сокращении, полная версия – по ссылке <http://www.rg.ru/2015/03/19/korabli-site.html#fromhead>

Арктика под защитой Северного флота

По решению Верховного Главнокомандующего прошла внеплановая проверка боеготовности арктических сил.



Верховный Главнокомандующий Вооружёнными Силами Российской Федерации Владимир Путин отдал указания привести 16 марта силы и войска Северного флота, отдельные соединения Западного военного округа и ВДВ в полную боевую готовность. Дежурные смены Национального центра управления обороной России в режиме реального времени осуществляли управление перегруппировками войск, привлечённых к внезапной проверке. Централизованная система боевого управления во главе с Национальным центром позволила эффективно и в максимально короткие сроки развернуть систему всестороннего обеспечения межвидовой группировки войск, организовать защиту Государственной границы РФ в воздухе и на море, прикрытые участки государственной границы на суше в условиях Крайнего Севера.

В рамках внезапной проверки боевой готовности войск (сил) Северного флота экипажи противолодочных самолётов Ил-38 и вертолётов Ка-27 морской авиации Северного флота вылетели в назначенные районы Баренцева моря и приступили к поиску подводных лодок по маршруту развёртывания сил флота. С получением сигнала первыми с аэродромов были подняты дежурные силы противолодочной авиации Северного флота. Специалисты наземных инженерно-технических служб приступили к подготовке летательных аппаратов второй очереди. Помимо противолодочных действий, экипажи самолётов Ил-38 провели воздушную разведку обстановки в районах Баренцева моря, предназначенных для действия надводных кораблей и подводных лодок Северного флота. Экипажи военно-транспортных самолётов находились в готовности к вылету с грузами, предназначенными для обеспечения тактических групп СФ, развёрнутых на островах Северного Ледовитого океана.

Во вторник утром основные надводные силы СФ, дислоцированные в Североморске,

вышли в море. По легенде данного эпизода учения, их вывели из-под воздушного удара условного противника. Тяжёлый атомный ракетный крейсер «Пётр Великий» обозначил действия по данному эпизоду отходом от причала и постановкой на рейд Кольского залива. Три корабельные группировки надводных кораблей вышли в Баренцево море для выполнения поставленных задач. Корабельная поисково-ударная группа, в состав которой вошли большой противолодочный корабль «Адмирал Левченко» и малые противолодочные корабли «Брест» и «Юнга», вместе с противолодочной авиацией СФ приступила к поиску атомных подводных лодок условного противника в назначенных районах Баренцева моря. Экипажи кораблей выполнили тактическое маневрирование с применением гидроакустических средств поиска подводных лодок. Отрабатывались условное и практическое применение противолодочного оружия и средств самообороны кораблей, в том числе стрельба из реактивных бомбомётных установок РБУ-6000. Руководили действиями группы с флагманского командного пункта, расположенного на борту БПК «Адмирал Левченко». В Баренцевом море также продолжили работать корабельная минно-тральная группировка и силы поисково-спасательного обеспечения.

Отдельная бригада морской пехоты Северного флота РФ в рамках внезапной проверки боевой готовности завершила мероприятия по приведению в высшие степени боевой готовности и совершила марш в район погрузки на большие десантные корабли. Находясь в районе сосредоточения, подразделения бригады выполнили мероприятия по организации управления, развернули полевые узлы связи, отработали задачи организации охраны и обороны района сосредоточения и подготовили специальную технику для погрузки. Во время многокилометрового марша морские пехотинцы отработали боевое охранение колонн, отражение нападения ди-

версионно-разведывательных групп и ударов авиации.

Из районов ожидания сводная рота бригады морской пехоты СФ совершила марш к месту погрузки на БДК «Кондопога», который доставил морской десант в назначенный район. Погрузка боевой техники морской пехоты на «Кондопогу» прошла отработанным способом «на упор», когда десантный корабль подходит вплотную к берегу и опускает аппарат по береговой линии. Подобный способ значительно ускоряет погрузку техники и является наиболее безопасным. В мероприятии задействована штатная колёсная и гусеничная боевая техника, стоящая на вооружении морской пехоты Северного флота: бронетранспортёры БТР-80 и многоцелевые легкобронированные тягачи.

Уже в среду командование Северного флота произвело наращивание сил, выполняющих задачи по обороне арктических рубежей страны с морских направлений. Общее количество сил и средств, выполняющих задачи в акватории Баренцева моря, было увеличено до пяти корабельных группировок. В ходе подготовки к выполнению практических стрельб различными комплексами вооружения между экипажами кораблей различных группировок отработали взаимный обмен данными о надводной, подводной и воздушной обстановке.

Тактические ударные группы ракетных, противолодочных и минно-тральных кораблей в составе разнородных группировок отработывали действия по ведению морского боя с корабельными ударными группами условного противника в акватории Баренцева моря. В рамках морской фазы учения наряду со специальными задачами по предназначению перед экипажами кораблей моделировались различные ситуации морского боя в составе однородных и разнородных тактических групп в условиях минной опасности, а также в районах действия подводных лодок условного противника.



В ходе активной фазы действий корабельных группировок в назначенных морских районах по внезапным вводным выполнялись различные виды торпедных и артиллерийских стрельб, глубинные бомбометания, отрабатывались постановка и траление мин, организация противозушной обороны отрядов кораблей на переходе морем. На одном из этапов внезапной проверки силами Северного флота предстояло осуществить высадку десанта на необорудованное побережье и провести бой за высадку десанта.

Выведенные в Баренцево море надводные корабли противолодочного соединения и ракетной дивизии СФ провели учение по отражению воздушной атаки на походный ордер сводной ударной группировки. Средства воздушного нападения условного противника имитировало звено в составе трёх палубных истребителей Су-33 корабельного истребительного полка морской авиации СФ. В ходе учения самолёты также выставили воздушные мишени, которые были успешно уничтожены расчётами зенитных артиллерийских комплексов надводных кораблей.

Группировка разнородных ударных сил во главе с эскадренным миноносцем «Адмирал Ушаков» провела совместные учения по взаимодействию с двумя корабельными поисковыми ударными группами противолодочных кораблей в акватории Баренцева моря. Ко-

рабли совместно отработали элементы маневрирования и перестроения ордера, организацию противозушной обороны в объёме группировки в море. В ходе учения отрабатывались и оценивались эпизоды несения вахтенной и сигнальной служб при плавании в ордере, учение по организации связи в ходе выполнения противолодочных задач и обмена данными о надводной, подводной и воздушной обстановке в назначенном районе. Всего в учении при получении внезапной вводной приняли участие около 10 боевых кораблей различных классов, действия которых поддерживала палубная противолодочная авиация.

Зенитные ракетные подразделения Северного флота, поднятые по тревоге в рамках внезапной проверки, были усилены полными боевыми расчётами. Зенитные ракетные дивизионы и радиотехнические подразделения совершили марши на запасные позиции. Имитировалось несение боевого дежурства (работа радиолокационных станций) с использованием ложных позиций. Радиолокационная информация обо всех воздушных судах выдавалась на командные пункты объединений и соединений ВВС и ПВО, боевые расчёты осуществляли условные пуски ракет по различным классам целей.

Для проверки ПВО Северного флота в качестве контрольных целей работали экипажи

дальней авиации (Ту-95, Ту-22М3), транспортной авиации (Ан-12 и Ан-26), истребителей Су-27 и штурмовиков Су-25 на высотах от 200 до 2000 м.

Почти 30 вертолётов Ми-8 и Ми-24 прибыли из-под Санкт-Петербурга в Мурманскую область для участия во внезапной проверке Северного флота. Как сообщил командир 549-й авиационной базы армейской авиации второго разряда полковник Олег Поздняков, перелёт прошёл успешно. Была поставлена задача перебазироваться из Пушкина, что под Санкт-Петербургом, на аэродром в Оленегорске большей частью сил базы. Полёт продолжался порядка шести часов с посадкой на дозаправку. Ещё часть вертолётов к исходу дня завершила перелёт по другому маршруту. Петербургские вертолётчики впервые выполняли задачи за полярным кругом, местность им была незнакома, однако лётчики в установленные сроки выполнили подготовку к решению всех ставившихся перед ними задач.

К выполнению практических мероприятий в ходе внезапной проверки Северного флота всего были привлечены около 76 тыс. военнослужащих, более 10 тыс. единиц бронетанкового вооружения и специальной техники, 65 боевых кораблей, 16 судов обеспечения, 15 подводных лодок, более 200 самолётов и вертолётов. Такие данные привёл министр обороны РФ генерал армии Сергей Шойгу на заслушивании в Национальном центре управления обороной государства о ходе проведения внезапной проверки Северного флота.

Внезапная проверка Северного флота «имеет особую значимость», заявил министр обороны РФ, пояснив, что она «даёт возможность вновь сформированному Объединённому стратегическому командованию впервые на практике отработать вопросы управления войсками (силами)». Кроме того, опробованы средства вооружения и военной техники, поступившие в последнее время на Северный флот. Наряду с проверкой сил (войск), дислоцирующихся в арктическом регионе РФ, осуществлен подъём по тревоге и вывод в назначенные районы ряд соединений и воинских частей Западного, Южного, Центрального и Восточного военных округов, воздушно-десантных войск, дальней и военно-транспортной авиации. **ММ**

Андрей ГАВРИЛЕНКО, капитан 1 ранга, «Красная звезда».



Росморречфлот: люди, события, факты

Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2014 году, задачах на 2015 год и среднесрочную перспективу до 2017 года



Десятилетие работы отрасли отмечено положительной динамикой развития – проведена структурная реформа, решаются задачи комплексного развития инфраструктуры морского и речного транспорта, обновления флота, растут объемы переработки грузов в морских портах, перевозки грузов водным транспортом.

Сформированы новые цели и задачи, которые нашли свое отражение в Публичной декларации целей и задач Федерального агентства морского и речного транспорта на 2014 год и среднесрочный период. Утверждена актуализированная Транспортная стратегия на период до 2030 года. Была доработана и внесена на утверждение в Правительство Стратегия развития внутреннего водного транспорта. Ее реализация позволит повысить инвестиционную привлекательность и конкурентоспособность речного транспорта. В декабре утверждены нормативы содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений.

Постановлением Правительства Российской Федерации Росморречфлот наделен полномочиями по созданию и обновлению государственных морских навигационных карт акватории Северного морского пути и внутренних водных путей. Подготавливается реформирование всех четырех стратегических предприятий: Росморпорта, Канала им. Москвы, Гидрографического предприятия и Морвязьспутника.

Особо важной и ответственной задачей была и остается реализация Указов Президента РФ от 7 мая 2012 года, в том числе социальная поддержка работников отрасли, улучшение системы образования, повышение производительности труда, а также модернизация экономики.

За прошедший год объем перевозок грузов морским флотом под российским флагом и контролируемым российскими судовладельцами увеличился и составил 185,7 млн тонн. В районы Крайнего севера морским транспортом завезены все предьявленные к перевозке грузы, примерно в том же объеме, что и в 2013 году. Перевозки по Северному морскому пути увеличились на 2%.

Морской флот пополнился 19-ю новыми транспортными судами общим дедевитом более 600 тысяч тонн. Также введено в строй 14 единиц флота в рамках мероприятия ФЦП «Обновление обслуживающего флота». Общее количество судов морского транспортного флота, контролируемого Россией, на начало 2015 года составило 1387 единиц общим дедевитом 20,3 млн тонн. При этом намечалась устойчивая тенденция перевода

под российский флаг крупнотоннажных судов и уменьшения возраста нашего флота.

В декабре 2014 года в оперативное управление ФБУ «Морская спасательная служба Росморречфлота» передано уникальное многофункциональное аварийно-спасательное судно «Балтика» мощностью 7 МВт. Готовятся к передаче в эксплуатацию еще два таких же спасателя («Мурман» и «Берингов пролив»).

В 2015 году ожидается ввод в эксплуатацию двух дизель-электрических ледоколов мощностью 16 МВт, а также пяти судов обслуживающего флота.

Объем перевалки грузов в морских портах России за 2014 год увеличился по сравнению с 2013 годом на 5,7 % и составил 623,6 млн тонн.

В 2014 году было введено в строй портовых мощностей на 22,5 млн тонн, в том числе комплекс наливных грузов в порту Усть-Луга, угольный комплекс в порту Высок, зерновой и насыпной терминалы в порту Калининград.

В 2014 году продолжались работы по реализации одного из самых крупных инвести-

ционных проектов – строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе и строительство ледозащитных сооружений. За 2014 год выполненный объем дноуглубления составляет 21,7 млн кубометров.

В этом году планируется сохранить прежний темп увеличения мощностей. В целом к 2018 году мы планируем обеспечить перевалку грузов в объеме 740 млн тонн в год, в том числе иметь 15 % резерв пропускной способности.

В 2014 году объем финансирования из федерального бюджета (в инфраструктуру и флот) составил 28,6 млрд руб. При этом частных инвестиций привлечено в 2 раза больше. С 2010 года объем инвестиций из федерального бюджета (в инфраструктуру и флот) вырос почти в три раза и составил за 5 лет почти 100 млрд руб., прирост портовых мощностей – 185 млн тонн. При этом создано около 3 тыс. новых рабочих мест, и в бюджеты всех уровней перечисляется не менее 5 млрд руб. в год.

Внутренний водный транспорт обслуживает 61 регион нашей страны и является основным и часто безальтернативным видом транспорта по доставке грузов и пассажиров в районы Крайнего Севера.

Функционирование внутреннего водного транспорта в 2014 году проходило в сложных условиях, прежде всего в связи с аномально низким уровнем воды на Единой глубоководной системе в Европейской части России и на реках Сибири и Дальнего Востока, а также продолжающимися работами по ликвидации последствий наводнения в бассейне реки Амур. И, как следствие, объем перевозок грузов за 2014 год сократился на 9,3 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 124,5 млн тонн.

Скоординированная работа коллективов администраций бассейнов внутреннего водного транспорта и судоходных компаний



позволила осуществить в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности доставку в полном объеме всех предьявленных к перевозке грузов.

Объем перевалки грузов в речных портах за 2014 год составил 154,0 млн тонн, или 87,2 % к соответствующему периоду 2013 года (176,6 млн тонн).

На реконструкцию гидротехнических сооружений, строительство и модернизацию технического флота в 2014 году из федерального бюджета было выделено 10,6 млрд рублей. Было завершено строительство шести объектов на гидротехнических сооружениях, построено 14 обстановочных судов и 3 танкера-бункеровщика.

Всего с 2010 года инвестировано с учетом частных инвестиций более 65 млрд руб. (из федерального бюджета – 49 млрд руб.). Это позволило провести масштабную реконструкцию гидротехнических сооружений, существенно обновить обстановочный флот.



СГТС И БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Продолжаются работы по ликвидации лимитирующих участков на ЕГС: приступили к реализации второго этапа строительства Нижне-Свирского гидроузла, завершены работы по первому этапу комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна, заканчивается реконструкция Саралевского водного узла на нижней Волге.

Приступаем к проектированию гидроузла в районе Городца выше Нижнего Новгорода на Волге и Багаевского гидроузла на нижнем Дону.

Как уже отмечалось, важным событием для развития внутреннего водного транспорта стало утверждение Правительством Российской Федерации 2 декабря 2014 г. нормативов на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений. Постановлением предусмотрен поэтапный переход к 100%-ому финансированию их содержания к 2018 году. Переход на полное нормативное финансирование позволит увеличить протяженность ВВП с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой, то есть кардинально улучшить их качественные параметры, а также обеспечить на всех СГТС надлежащий уровень безопасности. Эти меры обеспечат увеличение объемов перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом.

Росморречфлот в 2014 году уделял особое внимание вопросу безопасности судоходства. В море ежедневно несут дежурство до 85 судов и 500 морских спасателей. В 2014 году проведено 3 крупномасштабных учения, проведено 74 поисково-спасательных операции, спасено 234 человека (из них 16 иностранцев). Внедрение системы портового контроля на внутреннем водном транспорте позволило снизить количество аварийных случаев на 20 %. Также продолжались



работы по обеспечению мероприятий транспортной безопасности.

ОБРАЗОВАНИЕ

Значение известного лозунга «кадры решают все» в реалиях современной ситуации не теряет своей актуальности. Безаварийная работа отрасли прежде всего зависит от людей и уровня их квалификации.

В шести вертикально интегрированных образовательных комплексах Росморречфлота с 23-мя филиалами сегодня обучается около 62 тыс. человек. В прошлом году подготовлено более 7 тыс. специалистов с высшим профессиональным образованием и более 4,2 тыс. – со средним специальным.

КРЫМ

Ярким событием в жизни страны в прошедшем году стало проведение XXII Олимпийских и XI Паралимпийских зимних игр в городе Сочи, в подготовке и обеспечении которых Росморречфлот, предприятия и организации морского транспорта приняли самое деятельное участие, обеспечив технологическую и транспортную безопасность на объектах морской инфраструктуры.

Еще одним знаковым событием стало образование в составе Российской Федерации новых субъектов: Республики Крым и города федерального значения Севастополя.

В целях выполнения административно-властных полномочий в морских портах Крымского федерального округа распоряжением Росморречфлота в марте 2014 года в составе ФГБУ «АМП Черного моря» созданы филиалы в городах Керчь, Феодосия, Ялта, Евпатория и Севастополь. Приказами Росморречфлота в этих филиалах в марте 2014 года назначены капитаны морских портов.

Прошлым летом для многих основным связующим звеном с Республикой Крым стала Керченская переправа. В перевозках пассажиров и грузов между морскими портами Кавказ и Крым были задействованы 7 паромов. Для

удвоения ее пропускной способности ведутся работы по реконструкции причалов в портах Кавказ, Крым, Керчь.

ПОБЕДА

Федеральное агентство морского и речного транспорта во взаимодействии с Советом ветеранов морского и речного флота осуществляет подготовку транспортного обеспечения празднования Победы в рамках Рабочей группы Минтранса России. На сегодня выполняются все ее протокольные решения: созданы оперативные штабы на пассажирских вокзалах и предприятиях водного транспорта, в городах, где будут проходить самые масштабные мероприятия: Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Новороссийске, Ялте, Севастополе, Мурман-

ске и Владивостоке. Проведена работа по отбору и подготовке судов, которые могут быть привлечены к транспортному обеспечению. Ведется подбор волонтеров из числа студентов отраслевых вузов для работы в штабах и на самих мероприятиях.

Руководство Росморречфлота посетит каждого ветерана, проживающего в Москве, на местах это сделают руководители наших подведомственных предприятий, чтобы поздравить их с великим праздником и постараться оказать посильную помощь.

Помимо этого, ко Дню Победы будут отреставрированы мемориальные доски в зданиях Минтранса России и Росморречфлота, а также памятник в пансионате «Морьяк».

К этой знаменательной дате приурочен выпуск книги «Люди нашей отрасли. 70 лет Победы». В издании будут опубликованы биографические очерки обо всех ныне живущих ветеранах ВОВ, трудившихся в отрасли, и краткие исторические очерки о вкладе предприятий водного транспорта в Победу.

В период проведения антикризисных мероприятий необходимо отметить, что при этом ключевые направления развития отрасли будут обеспечены в полном объеме. По морскому транспорту продолжится реализация мероприятий по строительству инфраструктуры и флота, в первую очередь ледоколов. По внутреннему водному транспорту будут обеспечены мероприятия по ликвидации узких мест и повышению безопасности гидротехнических сооружений.

Мы должны использовать кризисный период для перегруппировки своих сил, подготовки новых мероприятий по развитию отрасли и принятию мер по дальнейшему наращиванию потенциала морского и речного транспорта нашей страны. [МП](#)



Газпромнефть Омск — новый бункеровщик «Газпромнефть Марин Бункера» на Черном море

- Снабжение топливом судов большой грузоподъемности
- Оперативность подачи топлива за счет высокой производительности систем судна
- Бункеровка в сложных погодных условиях
- Безопасность гарантирована соблюдением требований международных стандартов ISO 14001:2004 и OHSAS 18001:2007



Стремиться к большему

Российское судостроение



Отечественное судостроение непосредственно участвует в обеспечении морской деятельности России: создает корабли для Военно-морского флота, суда для транспортного и промыслового флотов, морскую технику для добычи углеводородного сырья на морском шельфе, а также поставляет корабли и суда на экспорт. При этом его состояние постоянно находится в поле зрения руководства страны.

В ноябре 2014 года во Владивостоке под руководством Президента РФ Владимира Путина состоялось совещание по вопросу создания судостроительного комплекса на Дальнем Востоке. Поручения президента от 28 ноября 2014 г. № Пр-2747, председателя Правительства РФ от 27 ноября 2014 г. № ДМ-П7-8754 по итогам совещания определили первоочередные задачи федеральных органов исполнительной власти, Объединенной судостроительной корпорации, организаций судостроительной отрасли в области развития судостроения.

В материалах совещания и в указанных поручениях на первое место выдвигается задача повышения производительности труда на судостроительных заводах, так как именно этот фактор является определяющим в конкурентной среде. Как сказал председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев на совещании в Доме Правительства 19 ноября 2014 г., «мы сильно уступаем ведущим мировым производителям даже на нашем собственном рынке, не говоря уже о мировом рынке». В результате много заказов на суда гражданского назначения российских судовладельцы размещают за рубежом – на сумму около 1 млрд долл. США в год.

Как следует из отчетов судостроительных заводов, находящихся в сфере деятельности Минпромторга России, количество построенных и сданных заказчикам судов в 2012–2014 годах постепенно снижается (см. таблицу).

В эти годы на российских верфях не построено ни одного (!) морского транспортного судна. А ведь несколько лет назад по заказу Совкомфлота были построены два танкера ледового класса – «Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов». 70-тысячники эксплуатируются в Арктике, обслуживая платформу «Приразломная». Считаю целесообразным в дальнейшем восстановить практику строительства танкеров на российских верфях.

Многое в судостроении зависит от применяемых технологий, наличия современного стапельного оборудования, кранового хозяйства. Реализуемые в Федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники», Государственной программе «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» проекты модернизации российских верфей направлены именно на создание условий, обеспечивающих повы-

Типы и количество судов гражданского назначения, построенных в 2012–2014 гг.

Типы судов	Единица измерения	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Суда, всего	ед.	70	56	37
из них:				
- морские транспортные суда, всего	ед.	-	-	-
в том числе:	ед.	-	-	-
танкеры	ед.	-	-	-
сухогрузы	ед.	-	-	-
- речные суда и суда смешанного плавания	ед.	21	15	15
- пассажирские суда	ед.	14	4	2
- суда промыслового флота	ед.	1		
- суда обеспечения	ед.	34	37	20
- суда и плавсредства для работы на шельфе	ед.	-	-	-

шение производительности труда, проектирование и строительство современных судов различного назначения. Должно пройти некоторое время, чтобы вложенные инвестиции начали давать отдачу.

Департамент судостроительной промышленности и морской техники предпринимает усилия по консолидации отрасли, возвращению в ее состав предприятий, некогда входивших в Министерство судостроительной промышленности СССР. Это позволит нарастить производственные мощности судостроения и судоремонта. На то же направлены мероприятия по обеспечению включения предприятий судостроения Крыма и Севастополя в оборонно-промышленный комплекс Российской Федерации, реализуемые в соответствии с утвержденной Минпромторгом России «Программой развития промышленности Крымского федерального округа до 2020 года». В программе на основе анализа состояния судостроительных предприятий Крыма разработаны мероприятия по восстановлению и развитию 11-и предприятий судостроительной отрасли, включая создание новых и реконструкцию имеющихся производственных зданий и цехов, приобретение недостающего и обновление имеющегося оборудования, разработку и внедрение модульно-агрегатного метода строительства скоростных судов и кораблей, строительство новых производственных мощностей и многие другие мероприятия.

За счет реализации программы планируется обеспечить стабилизацию ситуации в отраслях промышленности, расширение ассортимента и повышение качества производимой продукции, сохранение существующих и создание новых рабочих мест, в частности в судостроительной промышленности – около 17 000.

На первом этапе реализации программы будут осуществляться мероприятия по стабилизации функционирования предприятий отрасли, а также организации взаимодействия с рядом предприятий судостроения России (ОАО «ЦС «Звездочка», ОАО «Средне-Невский судостроительный завод», «Концерн «НПО «Аврора» и другими). На втором этапе планируется расширение сферы услуг по обслуживанию кораблей Черноморского флота.

Очевидно, что меры, предпринимаемые руководством страны по развитию отечественного судостроения, созданию условий для размещения заказов на строительство гражданских судов на российских верфях, в конечном счете принесут необходимые результаты. Важно отметить, что координацию усилий всех участников этого процесса призвана осуществлять Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации. **МП**

*Геннадий Васильевич СТАРЦЕВ,
первый заместитель директора –
руководитель НЦМИОП ФГУП
«ЦНИИ «Центр»*



Профессиональный подход и новые возможности для импортонезависимости

Новой вехой в истории Центрального научно-исследовательского института «Курс» стал научно обоснованный выбор и принятие радикального решения о расширении деятельности и создании нового направления работ – холодильные технологии и их использование в разработке оборудования для судостроения и других отраслей промышленности.

ЦНИИ «Курс» существует уже более 35 лет в качестве головной организации судостроительной промышленности по корабельному вооружению и судовому радиоэлектронному оборудованию. С 2005 года в институте проводились комплексные исследования и опытно-конструкторские работы по созданию низкотемпературного холодильного оборудования, в том числе с использованием двойных технологий космической промышленности, позволивших создать гамму холодильного и криогенного оборудования, соответствующего или превосходящего зарубежные аналоги.

На экспериментальной базе института осуществляются широкомасштабные теоретические и практические экспериментальные исследования циклов парокомпрессионных холодильных машин на экологически чистых смесях хладагентов с температурой термостатирования до -160 °С, что является основой проводимых опытно-конструкторских работ в различных областях применения холодильных технологий – от медицинской техники до машин по сжижению газа.



За 10 лет интеллектуальный багаж ОАО «ЦНИИ «Курс» по холоду пополнился инновационными холодильными импортозамещающими технологиями для оборонно-промышленного комплекса, гражданского судостроения, здравоохранения и других отраслей.

Решением министра Д. В. Мантурова от 21 мая 2014 года ОАО «ЦНИИ «Курс» определен ведущей организацией Минпромторга России по холодильной технике. Перед институтом поставлен ряд новых общепромышленных задач, которые продолжают реализовываться. Мы участвуем в создании современного технологического оборудования для хранения и переработки морских биоресурсов в судовых и береговых условиях; в решении насущных социальных задач – обеспечении жизнедеятельности экипажей кораблей и судов, хранении продовольствия на предприятиях общественного питания социальной (специальной) сети.

Впервые в России была разработана многоцелевая инновационная технология на основе теплоносителя с фазовым переходом для обеспечения гражданских судов эффективным средством для охлаждения и хранения улова рыбы, представляющая собой пример технологии создания энергосберегающих систем транспортировки, распределения и использования энергии. Технология может использоваться как для нужд флота, армии и гражданского судостроения, так и для гражданского применения, в том числе в области строительных технологий.

Созданы опытные образцы холодильно-технологического комплекса для предварительного охлаждения и хранения рыбы с ис-



пользованием хладоносителя с фазовым переходом БЛ250 производительностью 250 кг/ч по кристаллическому льду, генератора чешуйчатого льда ГЧЛ-200 производительностью 200 кг/ч, горизонтально-плиточного скороморозильного аппарата ГПСМ-15 производительностью 15 т/сутки, параметрический ряд сборных модульных средне- и низкотемпературных камер рыбопромышленных и других гражданских судов объемом 4–10 м³. Определены и технологически подготовлены промышленные предприятия для их серийного выпуска.

Эти образцы экспонировались на таких выставочных проектах, как международная специализированная выставка холодильного оборудования, климатической техники и тепловых насосов для промышленности, торговли и строительства «Chillventa Россия 2014», международном форуме «Морская индустрия России – 2014», на выставке «Сделано в России» в рамках второго «Форума действий» Общероссийского общественного движения «Народный фронт «За Россию» (ноябрь 2014 года). К ним проявили значительный интерес разработчики и потенциальные потребители, особенно из Дальневосточного региона России, что говорит об имеющемся стабильном спросе на данную продукцию.

Одним из направлений реализации национального проекта в области здравоохранения является укрепление материально-технической базы лечебных учреждений, оснащение их современным оборудованием. Специалисты института создали низкотемпературные шкафы ШНМ-450/50, ШНМ-600/50 для хранения компонентов крови и других



биологических объектов при температуре -30 – -50 °С, низкотемпературные шкафы и лари ШНМ-200/90, ШНМ-400/90, ЛНМ-100/90, ЛНМ-200/90 для хранения биологических объектов при температуре -70 – -90 °С и получили на них государственную регистрацию. В настоящее время ведется разработка опытного образца ультранизкотемпературного медицинского шкафа для длительного хранения биологических объектов при температуре -130 – -155 °С.

Еще одно важное направление работ по холодильной тематике – разработка холодильных технологий для испытаний приборов и изделий судостроительной, авиационной, космической, радиоэлектронной и других отраслей промышленности.

У ОАО «ЦНИИ «Курс» уже имеется задел – это опытные образцы автоматизированных технологических камер для низкотемпературной термической обработки конструкционных материалов при температурах -60 – -90 °С рабочим объемом 200 и 1000 л, технологического комплекса для хранения и транспортирования полуфабрикатов из сплавов с эффектом памяти формы при температуре -120 – -150 °С, климатической камеры ККМ-1000/50 для ускоренных



испытаний на морозостойкость дисперсно-армированных бетонов в соответствии с действующими стандартами. Осуществлены первые поставки на предприятия ОПК.

Маркетинговые исследования товарных рынков, мониторинг холодильной продукции ведущих мировых производителей, признание международными жюри ведущих зарубежных и европейских салонов инноваций, новых технологий и изобретений в 2012–2014 годах в Женеве, Париже, Брюсселе, Страсбурге и др. высокого технического уровня холодильных технологий (получено 20 дипломов и золотых и серебряных медалей, 10 патентов на изобретения) – всё это позволяет говорить о том, что продукция ОАО «ЦНИИ «Курс» соответствует лучшим мировым образцам низкотемпературного холодильного оборудования двойного применения.

ОАО «ЦНИИ «Курс» является одним из инициаторов создания Центра компетенции по разработке, производству, эксплуатации, ремонту, сервисному обслуживанию и утилизации изделий холодильной техники, решение о деятельности которого было принято Советом по корпоративному развитию ОАО «Концерн «Моринформсистема-Агат».



В Центре совместно с профессионалами института творчески трудятся высококвалифицированные специалисты промышленных специализированных предприятий, ведущих учебных и научных учреждений, таких как ОАО «Гран», ОАО «Электромеханика», МГТУ им. Н. Э. Баумана, Федеральный научно-клинический центр медицинской помощи и медицинских технологий ФМБА, Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «ОмГТУ», а также ведется сотрудничество с целым рядом других ведущих предприятий по разработке и производству холодильной техники. Основным сегментом деятельности Центра является воплощение программы импортозамещения по холоду: разработка и изготовление гаммы отечественного холодильного оборудования – компрессорно-конденсаторных агрегатов, кондиционеров, теплообменников; холодильного оборудования для камбузов кораблей и судов; разработка современных технологий сбора и рекуперации холодильных агентов.

Созданный потенциал может использоваться в различных отраслях экономики: медицине, рыбной промышленности, судостроении, машиностроении, строительстве и др. **МП**

*Л. М. КЛЯЧКО, д. т. н., генеральный директор ОАО «ЦНИИ «Курс»,
В. Л. УМАНСКИЙ, директор НИИ «РИТМ»
ОАО «ЦНИИ «Курс»,
Б. А. МАКАРОВ, к. т. н., ведущий научный сотрудник ОАО «ЦНИИ «Курс»*

Перспективы развития судоремонта в Севастополе



Наращивание сил Черноморского флота с базированием его в Севастополе и присутствие ВМФ России в Средиземном море требуют значительного увеличения мощностей судоремонта в Крыму.

В настоящее время по официальным данным корабельный состав ЧФ состоит из 40 единиц, включая два корабля 1-го ранга (ракетный крейсер «Москва», большой противолодочный корабль «Керчь»), 14 кораблей 2-го ранга (два ракетных корабля на воздушной подушке, три сторожевых корабля, две подводные лодки, семь больших десантных кораблей) и другие. В ближайшие шесть лет в соответствии с программой обновления флота Черноморский флот должен пополниться 30-тью новыми кораблями, в том числе шестью подводными лодками пр. 06363 и шестью сторожевыми кораблями пр. 11356 (корабли 2-го ранга). Следует отметить, что большинство кораблей ЧФ имеют возраст более 40 лет и требуют ремонта и модернизации. Кроме того, боевые корабли ВМФ России, выполняющие дежурство в Средиземном море, должны проходить ремонт в Севастополе.

Сегодня в Севастополе судоремонтом занимаются около 30 предприятий, большинство из которых было создано на базе Морского завода. Однако последние 20 лет эти предприятия практически не были загружены, подолгу простаивая без заказов. В итоге крупная судовой верфь «Лазаревское Ад-

миралтейство» признана банкротом, а на самом мощном в советские времена Морском заводе оставшиеся 200 человек заняты чисткой корпусов и ремонтом забортной арматуры.

В то же время принадлежащий МО завод № 13 перегружен заказами, а значит, в перспективе это может обернуться срывом сроков сдачи отремонтированных кораблей. Включение в состав завода № 13 Феодосийского судомеханического завода и Балаклавского судоремонтного завода проблему не решает. К тому же, 13-й судоремонтный завод не может выполнять все виды ремонта и модернизации кораблей, как это делал в свое время Севастопольский морской завод, у которого была мощная база судового машиностроения.

Морской завод, бывший в советские времена флагманом судоремонта – на нем ремонтировались крейсеры, включая «Дзержинский», и китобойная флотилия «Слава», – в настоящее время находится в «разобранном» виде. На его базе были созданы ООО «Севастопольский судоремонтный завод «Лазаревское Адмиралтейство», ООО «Севморверфь», АО «Морской индустриальный комплекс» (МИК), «Севмормаш» и другие компании. Эти и ряд других об-

ществ эксплуатируют основные производства Севморзавода и три дока. Самый большой док (290.0 x 36.0 x 11.0 м) принадлежит ОАО «МИК». Таким образом, в своем теперешнем виде Морзавод не способен выполнять все виды ремонта кораблей, тем более их модернизацию, как не может принимать на ремонт крупнотоннажные суда.

Сегодня руководство Севастополя рассматривает вопрос о создании судоремонтного объединения (корпорации) на базе 13-го судоремонтного завода, ЦКБ «Черноморец» и Морского завода. То есть фактически планируется воссоздание Морского завода в его прежнем виде и объединение его с 13-м заводом. ЦКБ «Черноморец», созданное в 1947 году в первую очередь для разработки проектов ремонта и модернизации кораблей Черноморского флота, имеет большой опыт в этой сфере деятельности. В декабре 2014 года по согласованию с ОСК и ВМФ правительство Севастополя приняло решение создать на базе ЦКБ «Черноморец» государственное предприятие (ГУП) со специализацией на проектировании, постройке, ремонте и модернизации кораблей ВМФ и судового оборудования. При условии подключения к проекту других судоремонт-

ных верфей Севастополя, например, ООО «Судоремонтный завод «Южный», имеющего два плавдока, в перспективе можно организовать решение всех задач по судоремонту и модернизации кораблей и судов в этом регионе.

Однако объединение 13-го судоремонтного и Морского заводов может потерять управляемость, и последний потеряет свою специализацию по строительству плавкранов. В 2004 году на Морзаводе по проекту ЦКБ «Коралл» для завода «Севмаш» был построен плавкран «Севморнефтегаз» (ныне «Юрий Кондрашов») грузоподъемностью 400 тон. Он предназначался для работы в северных широтах. Морзавод готов и дальше строить такие краны, подходящие для арктических морей России. Объединение 13-го завода и воссозданного Морского завода представляется нецелесообразным, к тому же такое объединение вряд ли будет управляемым. Так же следует учесть, что сосредоточие судоремонта на одном предприятии приведет к ценовому монополизму в ремонте и модернизации кораблей. Нет сомнений, что воссоздать Севастопольский морской завод, принадлежащий сегодня украинскому президенту Порошенко, нужно, как и решить вопрос собственности этого и других заводов.

Необходимое условие организации полноценного ремонта кораблей и судов – наличие в регионе предприятия, специализирующегося на прокладке электрокабельных трасс на кораблях, монтаже, наладке и вводу в эксплуатацию электрооборудования. Таким предприятием является предприятие «Эра», центральный офис которого находится в Севастополе. Оно обслуживает по своему профилю все судостроительные и судоремонтные предприятия Крыма. Созданное в 1930 году, предприятие «Эра» за годы нахождения в Украине не потеряло своего потенциала и на сегодня в состоянии обеспечить все электромонтажные работы на строящихся и ремонтируемых судах и кораблях Севастополя.



Алроса (зав. №607) пр.877В ВМФ РФ, ремонт, 13 СРЗ, г. Севастополь



Севморзавод им.Серго Орджоникидзе

Подготовке кадров в Севастополе уделяется большое внимание. Специалистов с высшим образованием готовят на базе Севастопольского технического университета (бывший Приборостроительный институт) и его кафедры кораблестроения, а также кафедр энергоустановок морских судов и судовых электромеханических систем. Помощь в подготовке кадров с высшим судостроительным образованием оказывает Севастополю Санкт-Петербургский морской технический университет (СПМТУ). Так, и. о. ректора этого университета Евгений Аполлонов побывал в Севастополе летом 2014 года с целью организации филиала СПМТУ на базе Севастопольского технического университета и приема абитуриентов Крыма. Севастопольское высшее профессиональное училище № 3, созданное на базе ПТУ-3, готовит кадры среднего звена судостроителей и судоремонтников (электросудоварщиков и сборщиков судовых металлоконструкций). В связи с перспективой увеличения потребностей в ремонте кораблей и судов в Севастополе потребуется увеличивать выпуск специалистов этого

учебного заведения. Последнее время подготовка специалистов-судостроителей в Севастополе, так же как в Керчи и Феодосии, затруднена в связи с тем, что учащимся и студентам негде было проходить производственную практику, так как в Крыму в последние годы суда не строились. В то же время судостроителей из Крыма вербовали для работы в Северодвинске и Комсомольске-на-Амуре.

28 февраля этого года Правительство Севастополя приняло решение о национализации 13-ти предприятий Севастополя, в том числе «Севморзавода», «Севморверфи» и «Севмормаша». Ранее последние два предприятия входили в состав «Севморзавода». Завод «Севмормаш» создан в 2002 году на базе брашпильного цеха «Севморзавода» и сегодня специализируется на изготовлении палубного оборудования, теплообменного и фильтрующего оборудования. Воссоединение Морского завода с его бывшими подразделениями позволит ему выполнять серьезные работы по ремонту и коренной модернизации судов и кораблей.

Анализируя все факторы и перспективы развития судоремонта в Севастополе, следует отметить, что сегодня город имеет хорошие возможности и соответствующие мощности для решения задач по ремонту и модернизации кораблей ВМФ и гражданских судов. Естественно, для обновления активов судоремонтных заводов и их переоснащения понадобятся финансовые средства, которые должны быть заложены или в цену судоремонта, или должны быть предусмотрены при разработке программы по развитию судоремонтных мощностей Севастополя. В любом случае эти средства будут значительно меньше, чем те, которые были бы заложены для организации судоремонта в районе Новороссийска. **ИП**

Г.Д. КРЕСЛАВСКИЙ, к. т. н., лауреат государственной премии СССР, президент ООО «СК «Петро-Русс Шиппинг», В. К. КУЛИЧКОВ, д. э. н., к. и. н., А. М. АТРОХОВ, председатель совета директоров «БСК-Развитие»



Суда для России: любой заказ будет выполнен!

Интервью с Антоном Соболевским, директором ЗАО «Спецсудопроект».

– Антон Антонович, расскажите о вашей компании, ее истории.

– Предприятие «Спецсудопроект» основано в 1999 году и является проектно-конструкторской организацией судостроительной отрасли промышленности России. В настоящее время предприятие имеет большой научно-технический потенциал и необходимый состав опытных профессиональных конструкторов, связи с ведущими научными центрами и судостроительными предприятиями, что позволяет создавать самые совершенные суда различного назначения. Основные сферы деятельности фирмы – проектирование грузовых судов (наливных и сухогрузных), буксиров, наливных и сухогрузных баржебуксирных составов, пассажирских судов, судов и катеров специального назначения, судов технического и вспомогательного флота.

ЗАО «Спецсудопроект» успешно развивается и, располагая целым рядом перспективных проектов, творческим коллективом единомышленников и современными программными и вычислительными средствами, с уверенностью смотрит в будущее. Предприятие способно создавать самые совершенные суда, обеспечивая потребности как Военно-морского флота, так и самых взыскательных отечественных и зарубежных заказчиков.

– В чем специфика деятельности компании?

– В принципе, можно ответить так: наш конструкторский коллектив.

Это обычные люди, которые делают добротные вещи. В штате «Спецсудопроекта» около 70 квалифицированных специалистов, среди которых и кандидаты наук и молодые специалисты. А научно-производственные возможности предприятия позволяют решать широкий спектр вопросов, связанных с проектированием кораблей и судов.

– Чем вы обеспечиваете выполнение заказов?

– При выполнении работы по проектированию судов мы разрабатываем документацию для судна в постройке, рабочую конструкторскую документацию, плазово-технологическую документацию (эскизы деталей, гибочные шаблоны, карты раскроя). Наше предприятие также обеспечивает необходимыми разработками и документацией различные этапы ремонта судов. Мы напрямую сотрудничаем с судоремонтными заводами, верфями.

В работе мы используем современные программы, новейшую вычислительную технику и программное обеспечение, в том числе ENOVIA, CATIA, FORAN, AVEVA. Применение специального программного обеспечения позволяет выполнять 3D-проектирование всех систем, оборудования, механизмов, электротрасс в единой модели судна, разрабатывать рабочую конструкторскую документацию на основе 3D-модели и обеспечивать высокое качество разработки эскизов труб и управляющих программ для гибочного оборудования. Высокоотечная



3D-модель помогает разрабатывать документацию, обеспечивая при этом актуальность информации на всех стадиях проектирования.

– О каких наиболее интересных инженерных проектах, созданных вами за последнее время, вы могли бы рассказать?

– В 2014 году наше предприятие спроектировало плавучий самоходный морской кран проекта 02690. Два таких крана грузоподъемностью 150 тонн были построены на заводе ОАО «СФ «Алмаз» и сданы ВМФ России. Их технические возможности соответствуют задачам по обеспечению портовой, судостроительной и ремонтной деятельности как в гражданских целях, так и для выполнения задач, стоящих перед ВМФ России. Этот проект позволяет выполнять различные виды работ не только в обычных, но и в сложных арктических условиях. Их особенность заключается в том, что краны самоходные, обладают большой грузоподъемностью и практичны в управлении.

Для обеспечения задач по освоению Арктики мы подготовили несколько специальных, не побоюсь этого слова – уникальных проектов судов, воплощение которых значительно повысит эффективность деятельности ледового флота. Была поставлена задача сохранить скоростные возможности судов и улучшить их проходимость во льдах. Одним из успешных результатов стал проект 23120 – морское судно тылового обеспечения. Оно имеет категорию ледовых усилений Arc4. На судне предусмотрен ходовой бульб, который обеспечивает судну скорость в 18 узлов. Форма бульбы является компромиссной из условий одновременного обеспечения скорости в 18 узлов и заданной ледопродолности, что само по себе является уникальным инженерным достижением конструкторов нашей компании, и при этом соответствует высокому уровню безопасности судоходства. Форма носового бульбы запатентована.

– Что еще из ваших проектов может быть использовано в морской отрасли РФ?

– Наши специалисты разработали несколько проектов плавучих доков, которые фактически могут быть использованы для проведения ремонтных доковых работ как гражданских судов, так и военных кораблей. Данный проект будет полезен для проведения докования судов и постоянной эксплуатации на внутренних акваториях судостроительных, судоремонтных заводов.

– Как бы вы характеризовали основной принцип работы вашей команды?

– Сегодня я с определенной уверенностью могу сказать: «Предоставьте нам задания по проектированию судов для гражданского или военного флота России, и эти задания будут выполнены!» **МП**

Андрей КАМШУКОВ,
«Морское Информационное Агентство»



Самая первая помощь

Телемедицинская система (ТМС) на основе морских госпитальных судов: продолжение реализации Морской доктрины РФ по обеспечению безопасности России и охране жизни и здоровья людей.



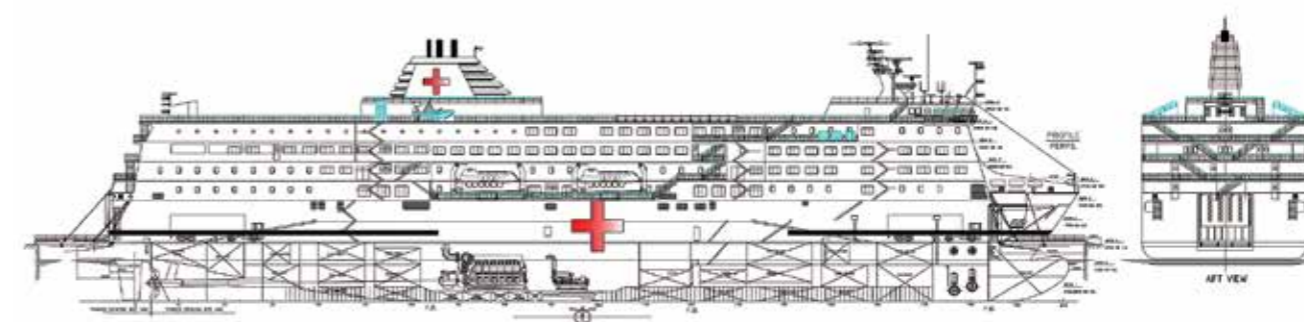
Национальная телемедицинская система (НТС) – современное и эффективное средство повышения уровня медицинского обслуживания. Она позволит своевременно оказывать высококвалифицированную первую медико-санитарную помощь в районах ведения военных действий, обеспечивать ввод в строй большего числа раненых военнослужащих и уменьшать потери среди личного состава и мирного населения. Ключевым элементом НТС являются мобильные телемедицинские комплексы (МТК).

Проект НТС – это результат глубокой и серьезной работы большого количества специалистов в различных отраслях науки и инженерии, изучивших положения «Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», «Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года» и ряд других документов. Он отвечает основным требо-

ваниям вышеперечисленных документов по обеспечению безопасности и здоровья жителей РФ. Национальная телемедицинская система обеспечит население труднодоступных, удаленных и малонаселенных территорий Российской Федерации необходимым уровнем медицинских услуг. Также она будет задействована в проводимых миротворческих операциях, мероприятиях по ликвидации природных, техногенных ката-

строф и чрезвычайных ситуаций, контролю и мониторингу эпидемиологической ситуации, оказании гуманитарной помощи пострадавшим странам.

Группа компаний «АЛЬЯНС МАРИН» по запросу главного разработчика ТМС Группы «ТАНА» в 2011 году приступила к проработке концепции проекта единой ТМС с базированием на морских госпитальных судах. Учитывая протяженность береговой линии



РФ и количество проживающих в прибрежных регионах граждан, использование морских судов как автономных госпиталей и одновременно носителей МТК оказалось наиболее эффективно.

Учитывая размер территории нашей страны, удаленность некоторых объектов и граждан от транспортных линий, особенности и суровость климата, труднопроходимость отдельных территорий, ключевым звеном в развитии телемедицинской системы (ТМС) должно стать создание и развитие соответствующих средств доставки. Изначально ТМС разрабатывалась на базе МТК с возможностью переброски системы с помощью других средств доставки – транспортной авиации, судов, железной дороги или своим ходом. Однако существуют территории и регионы, где провести подобные операции весьма затруднительно либо невозможно в силу географических особенностей территории или ограниченности во време-

ни. Кроме того, автономность МТК невелика. По этим причинам возникла идея создать мощные автономные носители на базе морских и речных судов в составе полномасштабной группировки ТМС.

Выделены три региона эксплуатации и зоны ответственности:

1. Балтийское море, Черное море, Средиземное море, Атлантический океан;
2. Северный Ледовитый океан;
3. Тихий океан и Дальний Восток, Индийский океан.

В первом регионе предполагается строительство и эксплуатация двух госпитальных судов усиленного ледового класса в составе соответствующих флотилий или морских группировок. Данные суда будут приспособлены для работы и в тропических широтах: в Африке, Океании, Латинской Америке.

Во втором регионе предполагается построить два госпитальных судна ледоколь-

ного типа либо усиленного ледового класса – по решению заказчика. Эти суда обеспечат безопасность Северного морского пути, шельфа и будут обслуживать население Заполярья не только на побережье, но и в глубине материка вдоль русел рек. Для этих целей предполагается спроектировать и построить серию судов речного класса, в том числе и на воздушной подушке.

В третьем регионе планируется задействовать одно судно усиленного ледового класса такого же типа, как и в первом регионе.

Морские госпитальные суда располагают мощными госпиталями на 400 и более человек, на них развернуты карантинные эпидемиологические и радиологические центры. Госпитали оснащены самым современным оборудованием. Автономная замкнутая система рециркуляции воздуха позволит эффективно справляться с эпидемиями. На каждом судне есть центр отдыха



Госпитальное судно USNS «Mercy»



Госпитальное судно «Енисей»

персонала и оборудовано место для сопровождающей группы охраны. Грузовые палубы размещают МТК в необходимом количестве: аварийные машины, машины скорой помощи, спасательные и медицинские катера, самолеты и/или вертолеты, судно на воздушной подушке для доставки МТК на необорудованный причалом берег.

Перспективные проекты госпитальных морских и речных судов, оснащенных инфокоммуникационными и телемедицинскими системами, решат задачи медицинской помощи группировкам войск и сил, участвующим в военных или миротворческих миссиях, а также помощи населению, проживающему в зонах военных действий, и гражданам любого государства в рамках оказания гуманитарной помощи, особенно в удаленных и труднодоступных

районах. Гуманитарная помощь населению иностранных государств укрепит международный авторитет России и будет способствовать установлению партнерских взаимоотношений и поддержанию стабильности в геополитически важных для страны регионах.

В НТС используются разработки ВПК и технологии двойного назначения, что качественно улучшит материально-техническую базу государственной и муниципальной систем здравоохранения. Разработка подобных комплексных систем повлечет за собой развитие ряда отраслей промышленности России, создание новых прорывных технологий, регистрацию множества патентов и изобретений, внедрение уже существующих разработок. Особенно эффективно применение госпитальных судов

в Арктическом регионе, в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе и для обеспечения безопасности Северного морского пути, шельфовых разработок нефтегазовых месторождений, арктической группировки войск РФ.

Экономическая и социальная эффективность проекта подтверждена имеющимся опытом эксплуатации МТК в различных регионах России. Подкрепляют ее и расчеты экономической эффективности, проведенные ЦНИИ организации и информатизации Министерства здравоохранения РФ.

Подобных систем нет ни в одной другой стране мира. Поэтому страны НАТО начали активно разрабатывать и готовить собственную ТМС, ссылаясь на опыт и разработки Группы компаний «ТАНА» (Москва). Этот факт только подтверждает перспективность такого комплекса. Начата совместная работа России и стран НАТО по созданию телемедицинской системы для оказания помощи в чрезвычайных ситуациях, разработанной НПО «Национальное телемедицинское агентство» (Группа «ТАНА»), с привлечением российских специалистов к обсуждению концепции телемедицины НАТО, созданной Центром телемедицины армии США.

Учитывая сокращение количества стационарных больниц и других медучреждений по всей территории Российской Федерации, сокращение военных госпиталей, внедрение и применение МТК и всей ТМС представляется крайне необходимым. Эта система весьма эффективна и перспективна, ведь процесс внедрения займет мало времени, а для работы в ней потребуется небольшое количество высококвалифици-

рованного персонала – достаточно укомплектовать морские госпитальные суда. В составе МТК могут работать сотрудники среднего уровня, а в период проведения диспансеризации регионов могут проходить практику и подготовку студенты и интерны. Это позволит Минздраву и государству в целом сэкономить огромные средства и использовать их для последующего инвестирования в здравоохранение и развитие новых технологий.

Важный аспект использования госпитальных судов в составе ТМС – их незаменимость при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций (ЧС), техногенных и природных катастроф. За последние несколько лет было множество подобных примеров. И всякий раз ЧС происходили либо вблизи побережья моря или океана, либо на небольшом удалении от них. При выполнении подобных миссий государство будет зарабатывать не только политический вес и авторитет, но и не малые деньги по линии ООН и ВОЗ, что делает развитие самого проекта ТМС экономически выгодным.

Другой аспект – это участие госпитальных судов в составе ВМФ и поддержка флота и армии в вооруженных конфликтах. В том числе участие в миротворческих операциях по оказанию помощи или спасению жизней в регионах, где ведутся боевые действия, например, в Ливии, Сирии, Мали и др. Такие морские суда дадут нашей армии и флоту огромные преимущества. На судне может быть размещена и техника, и силы быстрого реагирования, и разведка – в том числе радиоразведка, – и многие другие элементы, гарантирующие стратегическое превосходство. Сам факт наличия у страны



Госпитальное судно «Иртыш»

судов, оборудованных вышеперечисленными средствами, позволит ей обеспечить твердое присутствие в приоритетных регионах по приглашению как самих стран, так и в рамках сотрудничества Россия–НАТО, ООН, ВОЗ.

Представленные комплексы имеют высокую ценность и важность для развития проектов и сотрудничества в рамках расширяющейся группы БРИКС. Уже подписано рабочее соглашение по формированию рабочей группы для разработки совместной ТМС. А это значит, что для финансирования проекта можно будет привлечь в том числе и средства из создаваемого Банка БРИКС. Свой интерес к сотрудничеству по использованию госпитальных судов на своей территории уже проявляют Индонезия, ЮАР.

К тому же, при выполнении миссий за пределами Российской Федерации госпитальные суда могут быть эффективно включены в состав вступающих в строй французских вертолетоносцев типа «Ми-

страль». Таким образом, Россия займет лидирующее положение в мире по обеспечению безопасности и мира в целом ряде регионов.

Для разработки и принятия решения о форме и конфигурации всей ТМС, интегрированной в состав МЧС, армии, ВМФ, соответствующим специалистам в каждой области необходимо будет работать в рамках единой рабочей группы.

Основаниями для реализации проекта являются «Соглашение о сотрудничестве государств – участников СНГ в создании совместимых национальных телемедицинских систем и дальнейшего их развития и использования» от 19 ноября 2010 г.; «Стратегия экономического развития СНГ на период до 2020 года» от 18 октября 2011 г. (План мероприятий по реализации второго этапа на 2012–2015 гг.); Протоколы межправительственных комиссий о поставках мобильного, стационарного оборудования комплексных телемедицинских систем в ряд государств Азии, Африки, Латинской и Южной Америки и ряд других документов, протоколов и решений.

По мнению разработчиков проекта ГК «АЛЪЯНС МАРИН» и Группы «ТАНА», внедрение данного проекта позволит России занять лидирующее место в области создания и развития телемедицинских систем, обеспечит условия для формирования на базе российского оборудования и технологий телемедицинских центров в различных странах, которые будут функционировать на средства международного фонда, который мог бы быть создан под эгидой Российской Федерации. Оператором флота госпитальных судов в рамках создаваемой ТМС может выступить частно-государственная компания в соответствии с разработанной концепцией развития данного проекта.

В современных мировых политических обстоятельствах создание такого масштабного проекта укрепит Россию в глазах мирового сообщества как глобального миротворца и защитника. **ММ**

Игорь Николаевич ДУБОВСКИЙ,
президент ГК «АЛЪЯНС МАРИН»



Китайское госпитальное судно «Peace Ark»



«Конкуренция среди лоцманских организаций недопустима!»

К обсуждению проекта закона «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» №639382-6

Лоцманская деятельность является небольшим, но важным звеном в системе национальной безопасности страны. Обеспечивая безопасность плавания судна, лоцманская проводка служит целям защиты жизненно важных интересов государства и населения прибрежных районов.

Сфера национальных интересов является на сегодня одной из наиболее обсуждаемых в России. Все знают, что за последние два года военноморские Северного флота сделали многое в освоении Северного морского пути, возобновлении военно-морского присутствия в высоких широтах и строительстве военного городка на Новосибирских островах. Недавно отряд кораблей и судов обеспечения Северного флота вернулся из третьего масштабного похода в Арктику. Однако есть ещё одна тема из сферы национальных интересов, которая не обсуждается широко, но требует пристального внимания руководства страны и общества: лоцманское обеспечение торгового мореплавания в наших портах.

Работа лоцманов заключается в оказании помощи судоводителям по управлению судном в сложных навигационных и гидрометеорологических условиях стесненных акваторий в части использования профессиональных знаний особенностей местных условий плавания. Цель лоцманской проводки нематериальна (ст. 86 КТМ РФ), однако в некоторых наиболее рентабельных портах России лоцманы работают в частных лоцманских компаниях, единственная цель которых – извлечение прибыли. Существующая система

правового обеспечения деятельности лоцманских организаций сложилась ещё в 90-х годах прошлого века при перестроенном формировании морского законодательства Российской Федерации и нуждается в кардинальном реформировании.

Если деятельность лоцманов с профессиональной точки зрения урегулирована в главе 6 КТМ РФ и в «Положении о морских лоцманах», то деятельность лоцманских организаций урегулирована недостаточно, хотя в 6-й главе КТМ РФ закреплены существенные особенности их деятельности в сравнении с другими организациями, оказывающими услуги в морских портах.

В районах обязательной лоцманской проводки законом установлена обязанность взять лоцмана, но не установлена обязанность любой лоцманской организации предоставить лоцмана для любого судна, нуждающегося в лоцманской проводке. В этих условиях более чем двойная разница в средней стоимости одной лоцманской проводки у конкурирующих лоцманских организаций различной формы собственности ярко подтверждает отсутствие реального рынка лоцманских услуг.

Представленный законопроект «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации»

№ 639382-6 является неудачной попыткой реформировать лоцманскую деятельность в России применительно к изменившимся общественно политическим условиям.

1. Глава VI1 (ст. 1 п. 3) предлагаемого законопроекта в большинстве своих статей (ст. 1061 п. 6 и п. 7, ст. 1062 п. 5, ст. 1063 п.1, ст. 1064 п. 1 подп. 3 и п. 2, ст. 1065 п. 2) является отсылочной и тем самым возводит в ранг закона Устав и другие внутренние документы национальной лоцманской саморегулируемой организации (СРО).

2. В соответствии с пунктом 1 статьи 1061 «Национальной лоцманской саморегулируемой организацией признается некоммерческая организация, объединяющая в качестве своих членом не менее двадцати лоцманских организаций», а в соответствии с пунктом 1 статьи 1064 «Условиями членства в национальной лоцманской саморегулируемой организации является наличие у организации: 1) необходимой численности и квалификации персонала, отвечающих требованиям к морским лоцманам и к их профессиональной подготовке; 2) в собственности или на ином законном основании производственных объектов, технических средств, применяемых при оказании лоцманских услуг, иного имущества».

Думается, что авторы проекта закона



введены в заблуждение о реальном положении дел в объединении частных лоцманских компаний. Сейчас, по данным НП «НОЛО» – инициаторов этого законопроекта, его членами являются 17 «лоцманских» организаций (ЛО), из которых две не работают уже несколько лет (но числятся в членах), в одной ЛО неизвестно количество лоцманов (есть они вообще?), одна ЛО состоит из одного лоцмана и ещё три – имеют в своём составе не более пяти лоцманов.

То есть условно назвать лоцманскими, в соответствии с целями и задачами национальной саморегулируемой лоцманской организации, а также целями и задачами лоцманской проводки, можно не более 10 организаций, входящих в НП «НОЛО». При этом, как правило, они не имеют в собственности никаких технических средств доставки лоцмана, а наличие их «на ином законном основании» лишает лоцманскую организацию одного из основных критериев – стабильности.

По данным НП «НОЛО», в активе есть ещё пять ЛО, являющихся кандидатами в члены Национального объединения лоцманских организаций, из которых две, даже если их зачислят члены НП «НОЛО», вряд ли станут полноценными лоцманскими организациями, поскольку неизвестен ни их район лоцманской проводки, ни количество лоцманов в них. В итоге из 22-х ЛО, представленных НП «НОЛО» в своём реестре, только 13 можно отнести к лоцманским организациям.

В России есть ещё лоцманские службы четырёх государственных организаций: ФГУП «Росморпорт» (более 600 лоцманов),

Предпринимательская деятельность частных, именно лоцманских, организаций, по сути, не может быть урегулирована

ФГУП «Гидрографическое предприятие» (около 15 лоцманов), ФГУП «Махачкалинский МТП» (около 5 лоцманов) и ГУП «Лоцман-Крым» (5 лоцманов). Если даже их как-то объединить в Национальную лоцманскую саморегулируемую организацию, будет 16, но никак не 20, как сказано в законопроекте.

Можно, конечно, для количества занести в реестр и организацию с неизвестным районом лоцманской проводки, и организацию с неизвестным количеством лоцманов, и организацию с 3–4-мя лоцманами. Можно даже разделить большие организации на две. Но разве в этом цель обеспечения безопасности мореплавания, о которой пишут идеологи создания единой российской лоцманской СРО?

Фактически в предлагаемом законопроекте речь идёт о саморегулировании предпринимательской деятельности частных лоцманских организаций, в составе которых трудятся не более 30 % всех лоцманов России, которые все вместе выполняют не более трети всех лоцманских проводок в десятке наиболее выгодных портов страны. С принятием обсуждаемого закона ФГУП «Росморпорт», ФГУП «Гидрографическое

предприятие», ФГУП «Махачкалинский МТП», ГУП «Лоцман-Крым» должны стать членами СРО, чтобы иметь возможность оказывать лоцманские услуги в сфере своей ответственности? Наверное, это возможно, если вес членов лоцманского СРО в решении проблем организации качественного лоцманского обеспечения будет адекватным количеству лоцманов в их организациях. Но тогда возникает первый вопрос: кто из собственников частных лоцманских организаций вступит в такое СРО? И второй: а зачем это нужно, если названные ФГУПы (ГУПы) являются государственными и полностью подконтрольны Минтрансу, компетентной лоцманской власти России?

3. В соответствии с пунктом 1 статьи 1061 Национальная лоцманская саморегулируемая организация должна быть создана в целях, предусмотренных КТМ РФ и Федеральным законом от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях». Цели КТМ РФ (ст. 86) понятны, а вот о целях в отношении лоцманской деятельности в законе № 315-ФЗ ничего не сказано. В соответствии со ст. 1 этого закона предметом его регулирования и сферой действия является приобретение, прекращение ста-





туса и деятельность саморегулируемых организаций объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности.

Слово «цель» употребляется в законе № 315-ФЗ только в одном случае: в пояснении, что «для целей настоящего Федерального закона под субъектами предпринимательской деятельности понимаются индивидуальные предприниматели и юридические лица, <...> осуществляющие определяемую в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации предпринимательскую деятельность, а под субъектами профессиональной деятельности – физические лица, осуществляющие профессиональную деятельность, регулируемую в соответствии с федеральными законами». В пункте 1 статьи 1062 перечислены Основные цели национальной лоцманской саморегулируемой организации, которые фактически повторяют цели, указанные в КТМ РФ.

Профессиональная деятельность лоцманов урегулирована Приказом Минтранса России от 22/07-2008 г. № 112, а вот предпринимательская деятельность частных, именно лоцманских, организаций, по сути, не может быть урегулирована. В трактовке ГК РФ: «Предпринимательской является самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систе-

матическое получение прибыли. (абз. 3 ст. 2 часть 1), а в соответствии со ст. 86 КТМ РФ (специальный закон): «Лоцманская проводка судов осуществляется в целях: обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами; защиты морской среды».

Отнести лоцманскую деятельность к сфере обычной предпринимательской деятельности, подлежащей рыночному регулированию, кроме статьи 86 КТМ РФ, не позволяют: государственный надзор за деятельностью лоцманских организаций (ст. 88), районы обязательной лоцманской проводки и обязательность взятия лоцмана (ст. 89, 90), выполнение лоцманом обязанностей публично-правового характера (ст. 92), ограничения ответственности лоцмана и лоцманской организации (ст. 102, 103, 104, 105), обязательность и гарантированность оплаты лоцманского сбора (ст. 106, 80 п. 1), а также необходимость лоцманских проводок в нерентабельных северных и малых портах для обеспечения государственных задач снабжения населения удалённых прибрежных районов, в том числе в наших арктических районах.

Поскольку оказание услуг по лоцманской проводке судов осуществляется в соответствии с правилами, установленными главой 6 КТМ РФ, положения которой зна-

чительно отличаются от положений ГК РФ, касающихся обычной предпринимательской деятельности, и являются приоритетными в системе действующего законодательства, из предлагаемого законопроекта следует два вывода: а) либо должны быть внесены множественные изменения в главу 6 КТМ РФ с целью приведения её в соответствие с другими законами, описывающими сферу предпринимательской деятельности частных лоцманских организаций, что требует огромной законотворческой работы; б) либо должны быть внесены изменения во всю систему действующего законодательства в части исключительности оказания услуг по лоцманской проводке судов частными лоцманскими организациями в условиях свободного рынка. И то, и другое нереально и не нужно по результату на выходе.

Целью государственного регулирования предпринимательской деятельности является создание определенных условий, обеспечивающих нормальное функционирование экономики в целом. Во всем мире на откуп саморегулированию отдают те сферы деятельности, которые трудно регулировать «сверху», за исключением случаев, когда это касается вопросов национальной безопасности, чрезвычайных ситуаций и т. п. В лоцманском деле как раз наоборот: при отсутствии искусственно созданного рынка трудностей в регулировании нет, а деятельность относится к сфере национальной безопасности.

Что касается пункта 2 статьи 1062, то «проводят экспертизы» и «рассматривают программы образовательных учреждений» в качестве экспертов, а также развивают сотрудничество с международными лоцманскими организациями именно лоцманы, и собственники частных лоцманских компаний здесь ни при чем. А вот участие Государственной лоцманской службы России было бы очень уместно и логично.

4. В соответствии с пунктом 1 статьи 1061 Национальная лоцманская саморегулируемая организация должна быть «основана на членстве организаций, осуществляющих проводку судов лоцманами», а в соответствии с пунктом 4 этой статьи «Оказание услуг по лоцманской проводке судов



в сфере торгового мореплавания осуществляется организациями, являющимися членами национальной лоцманской саморегулируемой организации».

5. В соответствии с пунктом 1 статьи 1063 «Члены национальной лоцманской саморегулируемой организации осуществляют оказание услуг по лоцманской проводке судов в соответствии с требованиями законодательства, стандартов и правил данной организации».

Все требования, касающиеся лоцманов, изложены в Резолюции ИМО А.960 (23), главе 6 КТМ РФ и в «Положении о морских лоцманах РФ» (Приказ Минтранса от 22.07.2008 года № 112). А если это касается частных лоцманских компаний, которые сами определяют организацию своей деятельности, то данная СРО может установить только систему мер дисциплинарного воздействия за несоблюдение своими членами правил, установленных внутренними документами, и то лишь в случае, если члены компании согласятся добровольно на какие-то внутренние самоограничения.

6. В соответствии с пунктом 2 статьи 1063 «Стандарты и правила национальной лоцманской саморегулируемой организации должны содержать требования: 4) к условиям договоров страхования ответственности при оказании лоцманских услуг, заключаемых лоцманскими организациями». В соответствии с пунктом 1 статьи 1064 «Условиями членства в национальной лоцманской саморегулируемой организации является наличие у организации: 3) договора страхования имущественной ответственности при оказании лоцманских услуг, отвечающего установленным национальной лоцманской саморегулируемой организацией требованиям», а в соответствии с пунктом 1 статьи 1065 «Способами обеспечения имущественной ответственности членом национальной лоцманской саморегулируемой организации являются страхование каждым членом национальной лоцманской саморегулируемой организации своей ответственности перед потребителями лоцманских услуг и иными лицами».

Двойное «страхование имущественной ответственности при оказании лоцманских услуг» представляется излишним, кроме



случаев, когда саморегулируемая организация лоцманов лоббирует интересы страховой компании.

7. В соответствии с пунктом 3 статьи 2 предлагаемого законопроекта «не позднее десяти месяцев со дня официального опубликования настоящего Федерального закона Национальная лоцманская саморегулируемая организация должна быть образована». Это значит, что три ФГУПа, если они вступят в члены этой СРО, в отношении деятельности своих лоцманских служб должны будут выполнять требования и стандарты СРО, в том числе и в отношении страхования ответственности своих лоцманов, что намного увеличит стоимость лоцманских услуг. А если не вступят?.. Так её просто не будет!

Так какова сейчас необходимость обустроить рынок в лоцманском деле с помощью представленного законопроекта о лоцманской СРО, требующего огромного количества разных процедур, без гарантии его полной подконтрольности государству? Извечные вопросы: кому это надо и кому это выгодно? Ни лоцманам, ни государству это не надо и невыгодно, а десятилетний период торжества вакханалии в лоцманском деле вряд ли стоит закреплять в законе, поскольку стабильности это не принесёт.

Международный опыт организации лоцманского обеспечения показывает, что конкуренция среди лоцманских организаций недопустима. Все прибрежные государства с устоявшейся рыночной экономикой уже давно прошли через стадию рыночных отношений в деле обеспечения судов лоцманской проводкой и ушли от неё, закрепив в законе монополию на лоцманскую деятельность либо за государством, либо за лоцманскими объединениями, управляемыми самими лоцманами. Следует отказаться от конкуренции между лоцманскими организациями, поскольку сфера лоцманских услуг настолько мала, что рыночный механизм конкуренции не может в реальности привести к желаемому результату – понижению стоимости предлагаемых услуг без понижения их качества.

Конечно, с правовым регулированием лоцманского обеспечения в России не всё в порядке, но это решается внесением изменений в две-три статьи КТМ РФ. Стоит ли в этом случае тратить время государственных людей и материальные ресурсы на обсуждение фактически пустого законопроекта?.. **МП**

В. Ф. СИДОРЧЕНКО, профессор СПб ГУ, капитан дальнего плавания, доктор юридических наук



«Газпромнефть Марин Бункер»: задачи для лидера



Развитие бункерного бизнеса «Газпром нефти» в портах России и за рубежом, а также планы по расширению ассортимента топлив и реализации проекта по бункеровкам сжиженным природным газом являются планомерными шагами по реализации долгосрочной стратегии развития компании и способствуют ее продвижению на мировом рынке.

К 2025 году компанией «Газпромнефть Марин Бункер» – дочерним предприятием «Газпром нефти» – предусмотрено увеличение целевого показателя объёмов реализации бункерного топлива на уровне 8,2 млн тонн. К 2025 году планируется, что в состав терминальной сети войдут семь объектов, а флот предполагается увеличить до 24 судов, в том числе в период с 2018 по 2023 год планируется приобретение 14 судов для работы в портах на внутренних водных путях. Реализация стратегии развития позволит «Газпромнефть Марин Бункер» сохранить лидирующие позиции на бункерном рынке России и войти в двадцатку крупнейших международных бункерных компаний.

ОСНОВНЫЕ ИГРОКИ

Реализация бункерного топлива на российском рынке осуществляется как независимыми операторами рынка, так и дочерними структурами вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК). Нефтяные компании уделяют большое внимание развитию бункерного бизнеса, рассматривая его как одно из направлений эффективного сбыта нефтепродуктов судовладельцам. В настоящее время ключевые операторы бункерного бизнеса в России – это, в основном, дочерние

структуры ВИНК: «Газпромнефть Марин Бункер», «ЛУКОЙЛ-Бункер», «РН-Бункер», «Альянс-Бункер».

Самая обширная география деятельности на российском рынке у «Газпромнефть Марин Бункер». В состав компании входят 9 региональных представительств и 6 дочерних обществ. Ее доля на рынке превышает 18%. «Газпромнефть Марин Бункер» поставляет тяжелые и дистиллятные судовые топлива. Компания гарантирует высокие стандарты качества на всех производственных и логистических циклах, безупречное соответствие международным стандартам ISO, а также строгое соблюдение технологических требований процедуры бункеровки, отбора проб. Топливо соответствует всем международным требованиям и сертифицировано по единому стандарту ISO 8217.

Поставки судовых топлив осуществляются с нефтеперерабатывающих заводов «Газпром нефти» – Омского, Московского и Ярославского НПЗ.

КЛЮЧЕВЫЕ ПОРТЫ

«Газпромнефть Марин Бункер» присутствует во всех ключевых морских портах России: на северо-западе – в Санкт-Петербурге, Калининграде, Балтийске, Мурманске, Архангельске, Приморске, Усть-

Луге; на юге – в Новороссийске, Туапсе, порту Кавказ, Тамани, Сочи; на Дальнем Востоке – в Находке, Владивостоке, Восточном, Сахалине, Козьмино, Посыет.

Компания также работает на внутренних водных путях – в речном порту Санкт-Петербург, в Ярославле, Череповце, Казани, Нижнекамске, Волгограде, Ростове-на-Дону, Астрахани, Самаре, Усть-Куте. В ближайшие годы, по экспертным оценкам, объем речных перевозок будет увеличиваться за счет роста интенсивности речного судоходства – тарифы на перевозку речным транспортом дешевле автомобильных и железнодорожных.

«Газпромнефть Марин Бункер» постоянно расширяет географию портов присутствия, рассматривая это как одну из стратегических целей развития.

УСПЕШНЫЙ ГОД

Суммарный объем продаж судовых топлив компании «Газпромнефть Марин Бункер» по итогам 2014 года составил 3,97 млн тонн, что на 25 % больше показателей 2013 года. При этом доля объёма реализации бункерного топлива «в борт» составила 3,1 млн тонн – на 42 % больше показателей 2013 года.

В 2014 году компания начала бункеровки в Латвии, которые планирует активно



СПРАВКА:

«Газпромнефть Марин Бункер» – дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта.

На сегодняшний день в состав компании входят 9 региональных представительств – Калининград, Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ярославль, Азов, и 6 дочерних обществ – Gazpromneft Marine Bunker Balkan S.A. – бункеровка судов в черноморском порту Констанца; AS Baltic Marine Bunker – осуществление деятельности в балтийском порту Таллин, «Газпромнефть Шиппинг» – управление собственным флотом компании, состоящим из восьми судов; «Газпромнефть Терминал СПб» – эксплуатация бункерного терминала в Санкт-Петербурге; «Новороснефте-сервис» – припортовый терминал, обеспечивающий перевалку и хранение судового топлива компании на Черном море; «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс» – морской терминал, основная задача которого – перевалка топлива «Газпромнефть Марин Бункер» на Черном море.

продолжать в 2015 году. На сегодняшний день «Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет бункеровку в 19 морских и 13 речных российских портах, а также в международных портах Европы – в Таллине, Риге, Констанце, Латвии.

В 2014 году «Газпромнефть Марин Бункер» проводил активные подготовительные мероприятия по приобретению нового крупнотоннажного танкера-бункеровщика для работы в морских портах Черноморского региона. Сегодня весь танкерный флот «Газпромнефть Марин Бункер», состоящий из восьми собственных бункеровщиков, отвечает требованиям международных конвенций, имеет судовые лицензии на осуществление перевозок грузов морским транспортом и погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах. Район плавания судов компании не ограничен.

В 2014 году компания расширила географию своего присутствия в российских

портах, начав бункеровку судов в речных портах Новосибирска и Томска.


Приобретение в 2013 году новых активов «Новороснефтесервиса» и «Новороссийского нефтеперевалочного комплекса» стало для компании серьезным шагом, который позволил обеспечить полную логистическую цепь хранения и перевалки судового топлива во всех Черноморских портах. Наличие собственных перевалочных активов способствовало укреплению лидерских позиции компании на Чёрном море.

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ СЕГМЕНТ

В соответствии с решениями Международной морской организацией (ИМО), с 1 июля 2010 года в зоне контроля выбросов окислов серы Конвенцией МАРПОЛ 73/78 допускается использовать судовое топливо с содержанием серы не более 1,00 %.

С 2015 года в зонах особого контроля выбросов окислов серы ECA (Emission Control Area) уровень содержания серы в

судовом топливе не должен превышать 0,10 %. С 2010 года содержание серы в топливе, используемом во всем во всем мире (кроме ECA), не должно превышать 0,50 %.

Ужесточение требований МАРПОЛ к выбросам окислов серы в зоне ECA до 0,1% с 1 января 2015 года приведет к постепенному замещению мазута дизельным топливом, несмотря на то что стоимость дизельного топлива в среднем по году примерно на 40 % дороже мазута. С технической точки зрения проще всего перевести мазутные двигатели на дистилляты (дизель и газойль). В настоящее время «Газпром нефть» производит судовые маловязкие топлива с необходимым содержанием серы, а программа модернизации НПЗ компании соответствует изменениям спроса на бункерное топливо. «Газпромнефть Марин Бункер» также планирует развивать направление бункеровки судов сжиженным природным газом, способствуя формированию нового сегмента рынка бункеровки. 

Будущее яхтинга

Секция по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в Российской Федерации была образована в составе Научно-экспертного совета (НЭС) Морской коллегии при Правительстве РФ на заседании НЭС, которое состоялось в конце 2014 года. Решение об образовании секции стало логичным продолжением процесса реализации Концепции развития яхтенных марин на побережье Чёрного и Азовского морей.



Секцию возглавил Сергей Сологуб, президент ARS Group. Ее цель – популяризация яхтинга в России и продвижение интересов яхтсменов и яхтенной индустрии РФ.

Представительства Секции по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в РФ открыты в Москве, Севастополе и Новороссийске. На данный момент ведутся работы по созданию интернет-портала «Объединенные марины России» (<http://марины-россии.рф>), который станет основным информационным источником по работе секции. Также готовится к выпуску каталог, где будет представлена вся информация о черноморских маршрутах, о действующих законах и правилах для иностранных капитанов, описание яхтенной инфраструктуры Черноморского побережья для судовладельцев и пассажиров и сервисах «Cruise the Black Sea». Данный каталог-лоцию планируется представить на боутшоу в Стамбуле (февраль 2016 г.) и в Москве (март 2016 г.).

Руководители секции провели ряд деловых встреч с представителями организаций и ассоциаций яхтенной индустрии, обсудили необходимые вопросы с депутатами Государственной Думы РФ и активом, лоббирующим интересы развития яхтинга в Крыму. Все это поможет выработать совместные позиции с представителями яхтенного бизнеса в РФ на полуострове Крым, подготовить законопроекты, которые должны будут облегчить жизнь российским яхтсменам и владельцам моторных яхт, а также будущим гостям полуострова.

В ходе личных встреч с владельцами и крупными строительными инвесторами лучших яхтенных марин, таких как «Марина Монте-Карло», «Лимассол Марина», «Дубай Марина», получены гарантии сотрудничества от принца Монако Альберта II, совладельца элитного яхт-клуба Монте-Карло в Монако; Марио Ланитиса, совладельца и

председателя совета директоров «Лимассол Марина» на Кипре, открытой недавно и пользующейся наибольшей популярностью на Средиземном море; девелоперов ARS Group (Россия), Суварго (девелопер «Лимассол Марина»). Скоро в российский Крым придут и крупнейшие яхтенные операторы Princess Yachting и Nicol & Samper, которые в том числе будут обучать персонал яхтенных марин.

По соглашению с Европейским банком ABLV Рига, банк будет участвовать в финансировании постройки на российских и европейских верфях новых моторных яхт для физических и юридических лиц.

В план мероприятий секции на 2015 г. входит подготовка и проведение Всероссийской конференции по развитию яхтенного туризма в России. Мероприятие намечено на май. В нем примут участие директора и управляющие марин, яхт-клубов, яхтостроительных фирм, дилеры, инвесторы, архитекторы, члены Морской коллегии, представители таможни, пограничники, сотрудники МЧС, ФМС и др.

Также секция займется разработкой расширенной Концепции развития яхтенного туризма и яхтенных марин в России, которая будет предложена на обсуждение Морской коллегии.

В июне планируется организовать и провести парусную регату крейсерских яхт «Кубок Крыма», а также при поддержке РГО и депутатов ГД РФ г-на Комоедова и г-на Калашникова будет организовано и проведено Черноморское яхтенное ралли «ГАЗПРОМ – Турецкий поток» по маршруту Новороссийск – Стамбул.

Секции по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в РФ предстоит еще большая работа по освоению площадок под будущие черноморо-азовские яхтенные гавани. В этом вопросе потребуются посильная помощь Научно-экспертного совета при Правительстве РФ в проработке всех предложений. **МН**

Русская весна



Первая парусная регата «Русская весна 2015», посвященная годовщине возвращения Крыма и Севастополя в состав Российской Федерации стартовала 14 марта в яхт-клубе «Ушакова балка».

Организаторами «Русской весны» стали Федерация парусного спорта Севастополя и Республики Крым совместно с Морской коллегией при Правительстве РФ при поддержке ARS Group. На старт регаты вышли шесть яхт международного класса SB20. Соревнования прошли в акватории Севастопольской бухты. Под парус рядом с заслуженными мастерами спорта встали полномочный представитель Президента РФ в Крымском федеральном округе Олег Белавенцев, глава Республики Крым Сергей Аксенов и командующий Черноморским флотом Александр Витко. Правительство Севастополя представлял вице-президент Парусной федерации Севастополя, начальник Управления по делам молодежи и спорта, мастер спорта России по парусному спорту Олег Вечирко и президент парусной федерации Севастополя Валерий Зубков.

Глава Крыма Сергей Аксенов впервые ходил под парусом. «Парус удержу, – сказал он перед стартом, – можете на меня рассчитывать. Надеюсь, регата станет традиционной». Соревнования длились около двух часов. Командующий Черноморским флотом Александр Витко отметил, что подобные мероприятия чрезвычайно важны: «Чем больше людей будет любить море, волны, парус, корабли, тем сильнее будет флот».

Победителем регаты стал экипаж, в составе которого соревновался полпред президента Олег Белавенцев. Он подчеркнул, что парусный спорт является одним из базовых видов для Крыма и Севастополя и регата должна дать новый толчок его развитию. «Это знаковое событие для города, потому что Севастополь без Военно-морского флота и парусов – это не Севастополь. Город всегда был главной базой для подготовки мастеров вы-

сокого класса, международного класса, яхтсменов. Сегодня многие из них продемонстрировали мастерство», – сказал полпред.

По мнению участников, парусная регата «Русская весна 2015» стала одним из самых ярких событий, посвященных первой годовщине воссоединения Крыма с Россией. **МН**

«Морское Информационное Агентство»



Российским портам – надежные причалы



С 1994 года московская компания ООО «ТиОН-Стройинвест» активно и успешно действует в области строительства стоечных судов (дебаркадеров), гидротехнических сооружений и наземных объектов второго уровня ответственности. Свой первый дебаркадер с причалом фирма построила в 1995 году и установила его на Фрунзенской набережной.

Компания «ТиОН-Стройинвест» занимается строительством и проектированием надстроек железобетонных судов более 20 лет. В состав компании входят: судостроительная организация, конструкторское бюро, лаборатория неразрушающего контроля сварных соединений и дефектации железобетонных судов, а с 2013 года – судостроительная верфь в г. Коломне по строительству стоечных и передвижных композитных судов – понтонов.

Инновационная суть идеи композитного корпуса в том, что борта и днище корпуса, то есть те части, которые соприкасаются с водой, состоят из железобетона, а несущие внутренние переборки – из стали. Это дало возможность облегчить общий вес судна, увеличить его грузоподъемность и в целом удешевить проект и сократить сроки постройки без ущерба для сроков эксплуатации. Кроме того, разработчики применили принцип модульного строительства: корпус собирается из модулей 24 x 16 x 4 м. Вместе могут быть соединены до четырех модулей, которые собираются на стапеле и стыкуются уже в воде. Соответственно, длина корпусов в зависимости от назначения судна может варьировать

от 48 м (два модуля) до 96 м (четыре модуля) – максимальная длина судна.

В каждом трюме модуля предусматриваются 3 поперечные переборки, которые делят его на 4 отсека размером 6 x 16 м (площадь каждого отсека составляет 96 м²). Модули разделены между собой водонепроницаемыми переборками. Несомненное преимущество проекта – высота борта, которая составляет 4 м, что позволяет использо-

вать трюмные помещения не только как технические, но и для проживания и работы персонала. Большое раскрытие палубы создает дополнительные возможности при выборе материала и размещении входов в трюм. Этот фактор позволяет увеличить грузоподъемность, к тому же удобен при дальнейшем проектировании и строительстве надстройки. Большим плюсом является возможность транспортировки отдельных моду-



лей со сборкой их в единый корпус уже на месте постоянной дислокации.

Спуск каждого модуля производится по технологии спуска судов на воду при помощи пневматических баллонов. Баллоны в спущенном виде заводятся под модуль и накачиваются сжатым воздухом. После этого модуль при помощи лебедок передвигается к наклонной части стапеля, ведущей к воде. Спуск модуля производится на баллонах, как на своеобразных катках. При этом процесс управляем, и скорость спуска можно регулировать с помощью лебедок, расположенных в голове стапеля.

В настоящее время производственная мощность судостроительного завода составляет 12 модулей в год. Возможности производственной площади в Коломне позволяют организовать строительство второго и третьего стапеля, что обеспечит увеличение производительности до 36 судов в год.

Проект композитного судна принят и одобрен Российским Речным Регистром в соответствии с письмом № МФ-П587-1964 от 07.11.2012. Строительство корпусов и надстроек судов ведется под техническим надзором РРР.

Компания изготавливает суда не только указанных выше размеров. Предварительные расчеты показывают, что длина судна может достигать 130–150 м, тогда как ширина, к сожалению, ограничена шириной шлюзов.

Инженеры компании «ТиОН-Стройинвест» также запатентовали бесстапельный способ строительства железобетонных судов «Роспатент от 06.12.2012 по заявке № 2011153101.11 (079978)», что значительно увеличит возможности верфи компании. Данная технология обеспечит простой и относительно быстрый способ строительства судов непосредственно на территории заказчика. Для контроля качества сварных соединений и бетона изготавливаемых модулей на судовой верфи создана лаборатория, специалисты которой проводят проверку на каждом этапе судостроительных работ.

В прошлом году заказчиком было передано 13 дебаркадеров различного назначения, 2 яхт-клуба с габионным берегоукреплением, 1 надводная автостоянка, 9 причалов, а также отремонтировано 19 железобетонных корпусов. Компания гарантирует выполнение контрактных условий в течение всего жизненного цикла судна.

Компания «ТиОН-Стройинвест» предлагает композитные суда – понтоны (стоечные и передвижные) для использования в качестве причальных сооружений, платформ для размещения зданий, сооружений и оборудования, компонентов нижних набережных и гидросооружений. Использование универсальных понтонов в качестве причальных сооружений, компонентов нижних набережных, объектов портовой и прибрежной инфраструктуры позволяет заменить дорогостоящую технологию строи-



тельства гидросооружений, требующую большого объема согласований, изыскательских, проектных и высококвалифицированных строительных работ, на технологию «построил – привел – установил», что заметно снижает сроки и стоимость строительства. Понтон строится на заводе и устанавливается на подготовленное место. Процесс установки занимает 48 часов. Благодаря мобильности сооружений на базе универсальных понтонов, их можно быстро перемещать на новое место дислокации.

Многофункциональность причальных сооружений позволяет существенно снизить бюджетную составляющую при их строительстве за счет привлечения частных инвесторов. После дополнительного дооборудования композитного корпуса надстройкой соответствующего типа, судно может использоваться в качестве плавучих военных складов, мастерских, казарм, госпиталей, пограничных пунктов, спасательных станций, вертолетных площадок, емкостей для хранения воды или любых других веществ и материалов, заправочных терминалов, причалов, энерго- и компрессорных станций, бетонных заводов, буровых установок и нефтегазоперерабатывающих станций, рекреационных и иных объектов береговой инфраструктуры.



Конкурентные преимущества продукции:

- долговечность подводной части композитного судна (она неограниченна);
- высокая технологическая и экологическая безопасность;
- строительство корпуса композитного судна в 1,5 раза дешевле аналогичного стального;
- низкие амортизационные и эксплуатационные расходы;
- для композитного судна не требуется слипование;
- судно может быть подключено к городским коммуникациям или работать автономно;
- развертывание на месте дислокации объектов, построенных на базе универсальных понтонов из композитных материалов, не требует земельных участков и подготовительного цикла;
- применяемые компанией новые технологии позволяют строить корпус судна непосредственно на месте эксплуатации даже в удаленных и труднодоступных районах. **МП**

День моряка-подводника в МПК «Северное Тушино»



Празднование Дня подводника, организованное коллективом МПК «Северное Тушино» под руководством Д. П. Маярлы совместно с представителями морской общественности столицы, успешно прошло 19 марта 2015 года в Москве.

На празднике был организован телемост с ветеранами-подводниками городов Москва, Новосибирск, Нижний Новгород и Балаклава. Под звуки торжественного марша прошли строем морские кадеты, состоялась церемония возложения цветов и венков к памятнику Ф. Ф. Ушакова.

Не обошлось и без традиционного вручения жареного поросёнка ветеранам ДПЛ Б-396, а фонд музея пополнил дневник моряка-североморца, переданный МГДМЦ им. Петра Великого. Внимание участников и посетителей привлекла передвижная выставка, посвящённая подводникам – Героям Советского Союза: А. И. Маринеско и Г. И. Щедрину – и экскурсия по подводной лодке.

Участие в празднике приняли ветераны Подводных сил ВМФ России, представители РОО города Москвы «Морское собрание», Региональный общественный фонд содействия патриотическому воспитанию детей и молодёжи, учащиеся и кадеты столичных школ с военно-морской направленностью, представители Новосибирского землячества, москвичи и гости столицы.



ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ



ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»

123242, а/я 1, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, дом 11, строение 1

Телефон для справок: 8 (499) 252-55-74

Факс: 8 (499) 254-50-56

<http://www.cniicentr.ru>

e-mail: center@sbnet.ru

СТАТИСТИКА • АНАЛИЗ • ПРОГНОЗЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Марийские юнги на фрегате «Паллада»



Для того чтобы стать настоящим моряком, нужна серьезная флотская практика. Познавая морскую науку, практиканты должны съесть не один пуд соли. На фрегате «Паллада» за время 128-го учебного рейса, который в 2014 году продолжался два с половиной месяца, экипаж и курсантский состав съели более 10 пудов соли.

За кормой «Паллады» осталось почти 8000 морских миль, Курильск, Петропавловск-Камчатский, Пусан и Далянь. Сыграно 63 парусных аврала. В этом дальнем походе среди практикантов на борту парусника были и марийские юнги. Благодаря Государственной программе «Патриотическое воспитание граждан» воспитанники Козьмодемьянского парусного клуба «Паллада» впервые в своей жизни пересекли Охотское, Японское и Желтое моря, а также побывали в Тихом океане.

РОССИЙСКАЯ ШКОЛА ПОД ПАРУСАМИ

Козьмодемьянским юнгам с морской школой повезло. Дальневосточный фрегат «Паллада» – одна из лучших морских школ под парусами в мире. Им командует опытный парусный капитан Николай Кузьмич Зорченко. Он единственный в мире человек, совершивший четыре кругосветных плавания. «Палладой» командует почти 20 лет. Ежегодно на «Палладе» проходят практику более 500 курсантов, которые впоследствии связывают свою судьбу с морем.

Юнги держались молодцом. За время перехода от Владивостока до Камчатки они и к качке привыкли, и морально подготовились к покорению высот. А когда встал вопрос по укатке прямых парусов, они в числе первых пошли наверх. Это было настоящим испытанием. Ветер, мокрые ванты, непрекращающаяся болтанка... Боцман снизу, как суфлер, подсказывает, что и как надо делать. Юнги руками под себя собирают парус, потом заталкивают его в мешок. Укатанный парус нужно завалить на рей. Звучит команда: «Все вместе – и-и-и... раз!» Наконец парус на месте. Все ищут сезнёвки, которыми он крепится. Юнги лихорадочно вспоминают выбленочный узел – его учили еще на занятиях в парусном клубе в родном Козьмодемьянске... Наконец все на палубе. Испытание парусом прошло успешно. После укладки снастей звучит уже привычная команда: «Отбой парусного аврала! Начать малую приборку!» Все разбежались по своим рабочим местам.

Впереди у юнг было почти два месяца парусного плавания и десятки ежедневных учений, парусных авралов и подъемов на мачты. А значит, столько же своих, пусть и маленьких, но побед.

ПОЧЕТНАЯ МИССИЯ

Порты Далянь и Льюшунь имеют важное историческое значение в судьбе России. Когда-то это были русские порты Дальний и Порт-Артур. Об их героическом прошлом юные палладовцы могли слы-



шать лишь в школе на уроках истории. И вот теперь судьба предоставила им шанс побывать в этих далеких от Козьмодемьянска исторических местах и отдать дань памяти погибшим российским морякам.

На мемориальном кладбище царил особая атмосфера. Чувствовалось, что находишься не где-нибудь в Китае, а в России. На могилах русские имена. Моряки, летчики, солдаты, офицеры, мирные жители... Возле могил можно увидеть русские березки. Им очень трудно расти здесь – жарко. Чуть в стороне от могил небольшая часовенка. Тут же на кладбище на месте братской могилы стоит большой памятник, установленный русским военным японским правительством в 1907 году. На обветшавшей плите с большим трудом можно прочитать: «Здесь покоятся бранные останки доблестных русских воинов, павших при защите кр. Порт-Артура».

К ЦУСИМСКИМ ОСТРОВАМ

Цусимские острова – еще одно историческое место. Более ста лет назад здесь произошло грандиозное морское сражение. Капитан «Паллады» Николай Зорченко объявил общее построение курсантов и командования корабля. Курсанты выстроились на юте. Юнги Евгений Немцев и Никита Шамин приготовили к спуску на воду венки с ленточкой: «Морякам, нашим землякам. г. Козьмодемьянск», Георгий Джагаев – мешочек с марийской землей. С капитанского мостика звучит команда: «Государственный флаг России приспустить! Головные уборы снять!» Капитан произносит краткую речь о скорбных событиях 109-летней давности. Героизм русских моряков не переоценить. Нашей эскадре, состоящей из 30 боевых кораблей, противостоял 121 японский военный корабль. Но русские моряки к удивлению японцев мужественно вязались в бой. Для многих он стал последним. В результате Цусимского сражения было потоплено 23 российских корабля. Более 3500 моряков погибли... Юнги Егор Киреев и Андрей Рыжов оглашают список моряков-земляков, участников русско-японской войны. 39 имен. Капитан подает команду: «Венок морю отдать! Землю Республики Марий Эл развеять!» Звучит протяжный гудок. «Головные уборы надеть! Флаг Российской Федерации до места поднять!»

Эта торжественная церемония запомнится ребятам на всю жизнь. Уважать и помнить героические поступки наших предков для всех нас – святая обязанность. Юные моряки из Марий Эл выполнили еще один наказ. С мест Цусимского сражения они набрали морскую воду с тем, чтобы доставить ее в Козьмодемьянск.

ДОБРЫЙ СЛЕД

Для воспитанников парусного клуба «Паллада» посещение мест боевой славы стало уже традицией. После Порт-Артура и Цусимских островов они направились в Петропавловск-Камчатский.

6 сентября 2014 года исполнилось 160 лет со дня успешной героической обороны Петропавловска от нападения объеди-

ненной англо-французской эскадры в ходе Крымской войны 1853–1856 годов. Марийские юнги, свободные от вахты, побывали в тот день на исторических местах тех событий и отдали дань памяти всем героям-защитникам.

Первым делом юнги посетили «памятник-часовню», сооруженную в честь успешной обороны города. Рядом с часовней размещены две большие братские могилы. В одной из них похоронены русские герои-защитники, в другой – нападавшие захватчики (англичане и французы). Интересный факт: обе могилы тщательно ухожены и отличаются друг от друга лишь крестами. Почтив память минутой молчания, юнги отправились на III-ю батарею лейтенанта А. П. Максудова, расположенную на берегу Авачинской губы. При обороне Петропавловска в 1854 году русские солдаты, матросы и офицеры проявили героизм и высокую стойкость. Наши воины сумели не только отстоять свои позиции, но и нанесли значительные потери противнику, который имел численное преимущество почти в три раза.

Оставив добрый след в городе на окраине России – Петропавловске-Камчатском, «Паллада» направились в порт приписки, во Владивосток. Для марийских юнг этот заключительный переход в их плавательной практике был, пожалуй, самым трудным: одолевала тоска по дому, по родным, близким и друзьям. Но только вряд ли кто из них на берегу сможет позабыть о корабле, о парусах, о крепкой морской дружбе.

Испытания морем, ветром, парусом, дружным коллективом не прошли даром. Сила и выносливость, дружба и взаимовыручка, самостоятельность, умение бороться со страхом, умение действовать в сложных ситуациях и принимать правильные решения, уважение к героическому прошлому нашего Отечества – вот небольшие перемены того багажа лучших человеческих качеств, что смогли приобрести наши юнги, простые козьмодемьянские школьники. И может, не все они станут после школы моряками, но в жизни эти качества обязательно им пригодятся. **МП**

Андрей ЖЕЛУДКИН, руководитель парусного клуба «Паллада»



Храня традиции России



Музей Мирового океана отмечает в этом году 25-летие. Он появился в тяжелое для страны время – время политических катаклизмов и экономических испытаний. Создание в соответствии с Постановлением Совета министров РСФСР от 12 апреля 1990 года № 116 под руководством Светланы Сивковой уникального музейного формирования – набережной исторического флота – в самом центре Калининграда стало настоящим достижением в области культуры.

Ресурсный потенциал музея и геополитическое положение Калининградской области определяют миссию и статус Музея Мирового океана как структуры регионального, общероссийского и международного значения. Миссия музея – всесторонне представить музейными средствами Океан как планетарный феномен и рассказать о великой роли российского народа в его освоении, сформировать у посетителя целостное мировоззрение через осознание богатейшего ресурса Земли – океанского пространства, разделяющего и одновременно связывающего страны и народы.

Сегодня у набережной в Калининграде ошвартованы самое крупное в мире научно-исследовательское судно-музей «Витязь»,

единственная в стране подводная лодка-музей на плаву Б-413, уникальное судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев», имеющее музейную экспозицию, и единственное в стране рыболовецкое судно-музей «СРТ-129». Набережная исторического флота протянулась до Санкт-Петербурга, где ошвартован старейший в мире ледокол «Красин» – филиал музея. На музейных судах представлена история исследования и освоения Мирового океана.

В состав берегового музейного комплекса в Калининграде входят главный корпус, где представлена экспозиция «Мир океана. Прикосновение...» с удивительными морскими аквариумами, коллекциями раковин морских моллюсков и кораллов, геологических и палеонтологических образцов, экспозиционно-

выставочный корпус «Морской Кёнигсберг – Калининград», выставочный корпус «Пакгауз», Военно-морской центр и другие объекты.

Музею Мирового океана принадлежит возрожденный памятник архитектуры XIX века «Королевские ворота», где разместились экспозиция «Великое посольство». В 2005 году в торжественном открытии историко-культурного центра принимал участие Президент РФ Владимир Путин. В 2007 году музею передан памятник архитектуры XIX века «Фридрихсбургские ворота», который был открыт для посетителей в 2011 году.

Одной из ярких инициатив директора музея Светланы Сивковой стало создание в 2009 году Ассоциации «Морское наследие России», объединившей всех, кто заинтере-



сован в сохранении, изучении и популяризации морской истории страны. В планах музея – создание нового научно-образовательного экспозиционного комплекса «Планета Океан», фондохранилища с экспозицией «Глубина», строительство «Визит-центра» и яхтенной гавани «Марина», формирование экспозиции для морского художественного музея в г. Светлогорске.

Примечательно, что в канун дня рождения музея в его стенах пройдет VII Международная научно-практическая конференция «Проблемы изучения и сохранения морского наследия». В ней примут участие известные ученые-океанологи, музейные работники со всех концов страны – с берегов Камчатки, из Владивостока, Петрозаводска, Архангельска, Севастополя, Калининграда. Также состоится заседание Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ, на которой будет обсуждаться проект создания виртуального портала морских музеев России.

На юбилейный год у музея запланирована обширная программа: открытие выставки «Петергоф – морская столица российских императоров» и нового уникального музейного экспоната – самолета-амфибии БЕ-12. А своеобразным фуршетом для десятков тысяч гостей музея в эти дни станет любимый калининградцами народный праздник – День селедки! <#>

А. Михайлов, И. Зайковская



Морской кластер в Москве: мечта должна стать явью



Уникальные объекты, которые могли бы стать украшением будущего Парка морской славы России в Москве, приходят в негодность из-за отсутствия оперативных решений.



Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России был создан по решению руководства города Москвы в 2003 году. Уникальный музей открылся в столичном районе Тушино и за короткое время снискал славу одного из самых интересных и по-своему знаковых мест не только в столице, но и во всей России. Действительно, только здесь можно было увидеть единственный в мире боевой морской транспортно-десантный экраноплан «Орлёнок», десантно-штурмовой катер на воздушной подушке «Скат». В музейном комплексе открыли образовательный стенд виртуального пилотирования «Орлёнка» на 14 мест и интерактивный аттракцион «Орион», выполненный в виде корабля будущего с элементами технологий 5D. А с 2011 года на базе музея начал работать интерактивный образовательный класс с уникальными программами по географии, астрономии, истории, естествознанию.

На территории комплекса была развёрнута площадка боевой техники, созданы павильоны для проведения различных выставок. Первым экспонатом музея под открытым небом стала большая дизельная подводная лодка Б-396 проекта 641Б, которая без малого два десятка лет несла боевую службу в составе эскадры подводных лодок Северного флота и носила почётное наименование «Новосибирский комсомолец».

В планах руководства музейного комплекса было и создание Аллеи морской славы. Причём идею эту поддержала Московская городская дума, депутаты которой приняли решение об установке здесь памятника создателю отечественного ракетно-ядерного флота дважды Герою Советского Союза Адмиралу Флота Советского Союза Сергею Георгиевичу Горшкову – главному ВМФ СССР и заместителю министра обороны с 1956 по 1985 год.

Музей в Тушино активно сотрудничал с целым рядом ветеранских и общественных организаций – советами ветеранов всех флотов России, Клубом адмиралов, Союзом моряков-подводников, Морским собранием города Москвы, Общероссийским движением поддержки флота, а также с образовательными учреждениями столицы и других российских регионов. Гости музея и участниками организованных им акций стали более 350 тысяч человек, в их числе учащиеся школ и вузов, морские кадеты, действующие военнослужащие, ветераны армии и флота. Комплекс уверенно занял свою нишу в системе военно-патриотического воспитания молодёжи, став своего рода объектом сохранения великого морского наследия страны.

Дирекция музея разработала масштабный проект развития комплекса. В него должны были войти павильон для посетителей подводной лодки, площадки для хране-



ния образцов боевой техники и вооружения ВМФ, а также главное здание музея с оборудованным хранилищем основных фондов и иной музейной инфраструктурой. Проект, получивший однозначное одобрение как военных моряков, так и профессионального музейного сообщества, долгое время экспонировался в музее.

Однако всем этим планам не суждено было сбыться. В мае 2013 года власти столицы неожиданно приняли решение лишить Музейно-мемориальный комплекс ВМФ России статуса самостоятельного юридического лица и присоединить его к парку культуры и отдыха «Северное Тушино». Одновременно с этим был закрыт доступ посетителей на лодку Б-396 и к другим экспонатам в связи с невыполненными работами по обустройству. Объяснением таких действий властей стало... отсутствие тех самых объектов, сооружение которых только намечалось проектом. Заодно отключили и электроэнергию.

Музей стал заложником устаревшей концепции строительства и реставрации памятников культурного наследия, когда средства выделялись понемногу, а реализация планов растягивалась на годы. И здесь надо заметить, что мы всегда выступали за то, чтобы не втягиваться в долгосрочные проекты, а последовательно заканчивать начатое. А если и браться за новые задачи, то только после их публичного обсуждения. К слову, сегодня Министерство культуры России настаивает именно на таком подходе, такова политика и государства в области культуры.

С лета 2013 года ветеранская общественность ВМФ России не раз обращалась в различные инстанции как регионального,

так и федерального уровня по вопросу сохранения музейного комплекса в Тушино и его уникальных объектов. Состоялась и встреча в Общественной приёмной Президента России, итогом которой стало поручение Министерству культуры РФ разбраться с данным вопросом. Однако ветеранов флота не удовлетворяли получаемые ответы, которые носили лишь успокаивающий характер, к тому же шли за подписями ответственных лиц Департамента культуры столицы и отдельных подразделений Минкультуры России. Другие структуры, которым следовало бы подключиться, делать это не спешили.

Тем временем на территории музейного комплекса все три уникальных объекта – подводная лодка, экраноплан и катер на воздушной подушке – приходили в негодность. Изменения были заметны даже внешне: по корпусам распространялась коррозия, ломались кабельные линии, отслаивалось лакокрасочное покрытие... А что творилось внутри – вообще неизвестно, так как доступ к объектам был закрыт. К примеру, по мнению специалистов, отсутствие в отсеках Б-396 необходимого температурно-влажностного режима, вызванного отключением электричества, неминуемо вело к повреждению экспонатов, находящихся на борту субмарины, к выходу из строя фондовых и вспомогательных помещений.

В декабре 2013 года на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ, проходившем под председательством вице-преьера Дмитрия Рогозина, было принято решение обратиться к правительству Москвы с предложением принять срочные меры по восстановлению, обслуживанию,

сохранению и музеефикации подводной лодки Б-396, экраноплана «Орленок» и десантного катера «Скат».

В связи с обеспокоенностью флотской общественности неудовлетворительной сохранностью этих переданных Москве уникальных экспонатов Военно-морского флота, в апреле 2014 года вопросы сохранения морского наследия в Москве, а также перспективы развития музейно-паркового комплекса «Северное Тушино», включающего Музейно-мемориальный комплекс истории ВМФ России, были вынесены на заседание межкомиссионной рабочей группы по патриотическому воспитанию Общественной палаты города Москвы. По итогам общественных слушаний члены Общественной палаты В. И. Забаровский, Л. Д. Кремлева, А. С. Коршиков, Н. Я. Ларионова, В. И. Прохоров, представители органов власти города Москвы, представители общественных организаций, ветераны Северного флота приняли соответствующую резолюцию, в которой обратились к мэру Москвы с просьбой поддержать инициативу общественности по скорейшему завершению работ по вводу в эксплуатацию ДПЛ Б-396, экраноплана «Орленок» и десантного катера «Скат», решению вопросов финансирования полномасштабного функционирования Музейно-мемориального комплекса истории ВМФ России, созданию на его базе в форме государственно-частного партнерства Морского центра, Парка морской славы с Аллеей морской славы, а также по именованию парка Северного речного вокзала именем Героя Советского Союза Адмирала Флота Советского Союза Николая Герасимовича Кузнецова.

Учитывая сложившуюся ситуацию, правительство Москвы приняло необходимые меры для завершения работ по музейфикации подводной лодки «Новосибирский комсомолец», и 27 июля 2014 года в День Военно-морского флота состоялось торжественное открытие обновленной экспозиции «Подводная лодка-музей», рядом с которой была заложена Аллея морской славы. В настоящее время в рамках реализации государственной программы Москвы «Развитие индустрии отдыха и туризма на 2012–2018 годы» столичный Департамент культуры рассматривает возможность создания на базе музейно-паркового комплекса «Северное Тушино» Парка морской славы.

Вместе с тем, особое внимание следует обратить на сохранность и плачевное состояние находящегося у причала ООО «Портхладкомбинат» надводного корабля Балтийского флота СКР «Дружный», который с 2003 года дожидается своей очереди встать на вечную стоянку в Музейно-мемориальном комплексе истории ВМФ России в качестве музейфицированного натурального экспоната с обязательным доступом посетителей.

Очевидно, что в сложившейся ситуации необходимо подойти более внимательно и системно к вопросам обеспечения в столице России условий по выполнению задач сохранения, изучения и широкой пропаганды морского наследия нашей страны как части мирового морского наследия. Эта задача должна стать частью дальнейшего развития системы патриотического воспитания и образования молодого поколения, формирования патриотического сознания российских граждан.

По нашему мнению, в Москве, вписавшей много славных страниц в историю отечественного флота, в полной мере созрели объективные условия для создания



нового институционального поля столицы – морского кластера, как единого общественного и культурного пространства по обе стороны Химкинского водохранилища, включая, естественно, и саму акваторию водохранилища. В состав такого кластера «Морская слава России» (таким видится его название) могут войти как уже имеющиеся, так и запланированные к созданию следующие структурные единицы:

- Морской центр с Парком морской славы России;
- 1-й флотский экипаж;
- спортивный комплекс водных видов спорта ВМФ РФ.

При создании Морского центра с Парком морской славы России нужно синхронизировать усилия ветеранской общности и столичных властей. Такой центр и парк необходимы городу: их содержание отражало бы не только историю

флота и вековые традиции нашей морской державы, но и сегодняшний день моряков. Морской центр с Парком морской славы замкнули бы на себе решение вопросов подготовки к службе на флоте (в форме создания клуба юных моряков, строительства спортивных площадок), сохранения памяти (музейно-мемориальный комплекс и Аллея морской славы, Музей истории морской пограничной службы), изучения традиций гражданского мореходства (Музей истории морского, речного и рыболовного флотов страны).

Для решения этих задач, помимо использования территории парка культуры и отдыха «Северное Тушино» (около 75 га), предлагается задействовать фонды бывшего 1-го флотского экипажа на улице Свободы, помещения которого стали бы местом подготовки ребят к службе на флоте по специальностям связиста, штурмана,



Морской центр с Парком морской славы России будут отражать вековые традиции нашей морской державы

минёра. В Морском центре патриотического воспитания молодёжи могли бы разместиться спортзал, тир, бассейн, судомодельная мастерская, современная библиотека мультимедийного типа. Здесь же можно было бы соорудить киноконцертный и выставочный залы, где бы проводились различные выставки и торжественные мероприятия, проходили встречи с ветеранами флота. Следует отметить, что предложения по переоборудованию помещений экипажа под Центр ветеранов ВМФ уже поддержал главнокомандующий ВМФ России.

Прекрасным дополнением вырисовывающегося в акватории Химкинского водохранилища нового столичного кластера «Морская слава России» может стать спортивный комплекс водных видов спорта ВМФ РФ, который при выполнении определенных работ по реконструкции существующих и строительстве новых зданий и сооружений может предоставлять возможность заниматься яхтингом, организовать школы юного моряка и юного подводника, детский шлюпочный клуб, открыть лечебно-оздоровительный комплекс, зону отдыха и релаксации, медицинский центр с гостиницей для нужд ветеранов ВМФ в уникальной лесопарковой зоне Москвы.

Программа реализации проекта по созданию в Москве Парка морской славы, Морского центра патриотического воспитания молодёжи, шлюпочной базы, медицинского центра и ряда других инфраструктурных объектов Морского кластера за счёт сторонних средств, то есть без привлечения бюджетных ассигнований, уже разработана Межрегиональной общественной организацией «Союз ветеранов ВМФ РФ». Координировать эту работу мог бы профильный наблюдательный совет по вопросам сохранения военно-морского наследия, в состав которого вошли бы представители столичного правительства, а также ведущих городских и общероссий-

ских общественных объединений флотской направленности.

Надо отметить, что все эти предложения появились не на пустом месте. В их разработке приняли участие представители общности ветеранов войны и военной службы генерал армии Михаил Моисеев, руководитель Клуба адмиралов адмирал флота Владимир Куроедов, глава Комитета Государственной Думы РФ по обороне адмирал Владимир Комоедов.

Что сейчас необходимо? Для практической реализации проекта создания кластера «Морская слава России» нужно провести рабочее совещание и принять решение на уровне правительства Москвы. Для обеспечения функционирования Морского центра патриотического воспитания молодёжи необходимо решение Минобороны России, которое закрепило бы передачу комплекса зданий и сооружений 1-го флотского экипажа и спортивного комплекса водных видов спорта ВМФ РФ в длительную аренду под решение конкретных задач подготовки молодых людей к службе в рядах ВС РФ, заботы о ветеранах ВМФ.

Мы надеемся, что позиция государства совпадёт с позицией ветеранов флота. Создание в Москве Морского кластера на обоих берегах Химкинского водохранилища стало бы прекрасным подарком москвичам, всем ветеранам и морякам к 70-летию

Победы нашего народа в Великой Отечественной войне, увековечило бы память павших в боях за столицу морских пехотинцев шести отдельных стрелковых бригад, сформированных на флотах и переброшенных на защиту Москвы в самое трудное для города время.

В свою очередь, решение вопроса о создании в столице кластера «Морская слава России» может войти в формирующуюся сегодня при непосредственном участии Росвоенцентра, как координатора деятельности по организационному сопровождению патриотического воспитания граждан нашей страны, государственную программу «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2016–2020 гг.», что стало бы залогом сохранения, изучения, популяризации морского наследия России, увековечения памяти русских моряков, а также объединения вокруг центра и музейного комплекса людей, неравнодушных к флоту: ветеранов, исследователей-маринистов, историков, коллекционеров, представителей творческих профессий, а также воспитанников морских кадетских корпусов и членов клубов юных моряков – тех самых мальчишек, которым завтра умножать славу России, нашей великой морской державы!

*Адмирал Владимир ВАЛУЕВ,
президент Межрегиональной общественной организации «Союз ветеранов ВМФ РФ», в 2001–2006 годах –
командующий Балтийским флотом.*

Адмирал Фёдор Ушаков и Ярославская земля



Личность выдающегося русского флотоводца адмирала Фёдора Фёдоровича Ушакова известна каждому школьнику из учебников истории, замечательного кинофильма, снятого в 1953 г. Михаилом Роммом, из художественной и научно-популярной литературы. Тем не менее, до последнего времени его биография была практически не изучена. Оставались неизвестны дата и место его рождения. А многие эпизоды из биографии носили откровенно легендарный характер.

В исторической литературе утвердилось мнение о том, что адмирал родился в д. Алексеевка Темниковского уезда Тамбовской губернии. Основателем этой версии явился первый биограф адмирала Р. К. Скаловский. Не имея на то никаких оснований, он указал, что «Фёдор Фёдорович Ушаков родился в Темниковском уезде Тамбовской губернии, от несостоятельных родителей, оставивших ему в наследство 19 ревизских душ». Так «с легкой руки» Скаловского, Ушакову прочно было приписано тамбовское происхождение. Дата рождения указывалась лишь приблизительно: 1743, 1744–1745 и даже 1752 гг. Энциклопедические и справочные издания по этому поводу тоже давали противоречивые сведения.

Ярославская версия происхождения флотоводца возникла в 50-е годы XX в., когда писатель-маринист Г. П. Шторм в архиве древних актов обнаружил первую биографию Ф. Ф. Ушакова, так называемую «скаску», в которой местом его жительства был указан Романовский уезд. А в Государственном историческом архиве он обнаружил подлинную родословную Ушаковых, где уже более конкретно указывалось и имение – сельцо Бурнаково.

Однако, ввиду того что главный документ – метрическая книга – так и не был обнаружен, данные, установленные Штормом, остались всего лишь версией. Но она имела свое развитие.

Заинтересовавшись весьма странным разночтением, я отправился в филиал Госархива Ярославской области в г. Рыбин-



ске, где обнаружил исповедальные ведомости приходской для Бурнаково церкви Богоявления-на-Острове постройки 1701 г. С их помощью удалось установить, что в 1756 г. Федор Ушаков, вместе с родителями, братьями и сестрой, с дедом Игнатием и бабкой Параскевой в 10-летнем возрасте был на исповеди.

Находка обнадежила. Исследования продолжились в Ярославле, где я обнаружил множество документов, касающихся Ушаковых, в том числе и дело о дворянском роде Ушаковых. Однако метрических книг в архиве не оказалось. Помог случайный совет из Ярославского госархива Ярославского госуниверситета, что все дела Ярославской духовной консистории хранятся в филиале ГАЯО в г. Ростове. Там-то в 1990 г. и удалось найти метрическую книгу церкви Богоявления-на-Острове Романовского уезда Ярославской провинции (совр. Рыбинский район Ярославской обл.) с записью о рождении Ф. Ф. Ушакова – 13 февраля 1745 г. в сельце Бурнаково. Кроме того, по метрическим книгам, документам Департамента Герольдии и Ярославского дворянского депутатского собрания полностью восстановлена родословная Ушаковых и составлено жизнеописание каждого представителя этого рода.

Выявленные документы послужили основой для книги, выпущенной Ярославским издательством «Дебют» в 1993 г. С тех пор прошло более 20 лет, за которые были сделаны и новые находки, и опубликованы ряд книг об адмирале, последняя из которых вышла в издательстве «ОЛМА-ПРЕСС» в 2003 г. Все это время моя исследовательская работа продолжалась: накопился новый материал, и с учетом приобретенного опыта произведена новая, глубоко осознанная оценка личности, жизни и деятельности адмирала Фёдора Ушакова. В этой связи появилась идея издания новой книги, приуроченной к 270-летию со дня рождения выдающегося флотоводца, – «Адмирал Фёдор Ушаков – святой праведный воин».



Причём я намеревался это сделать непременно на родине адмирала – в Ярославской области, на что получил благословение архиепископа Ярославского и Ростовского Кирилла (ныне митрополита Екатеринбургского и Верхотурского).

За издание книги взялся Михаил Александрович Нянковский, человек хорошо известный в Ярославле, много лет проработавший в школе учителем литературы, ставший даже учителем года в России, с безупречным литературным вкусом и издательским чутьем. При чем решение – «Будем издавать» – было принято даже без проработки вопроса о финансировании проекта. Первая презентация книги прошла в Москве в День Военно-морского флота с парке Северного Тушино в музейном комплексе.

В ярославском областном календаре праздников и памятных дат, утвержденных областной думой, посвящение Фёдору Ушакову практически открывает год. Презентация нового издания состоялась в Ярославской областной универсальной научной библиотеке им. Н. А. Некрасова как раз в день рождения флотоводца – 24 февраля. Сотрудники библиотеки устроили небольшую выставку, посвященную флотоводцу.

Александр Грибов, заместитель губернатора области, отметил: «За это хочется сказать автору большое человеческое спасибо и вручить благодарственный адрес губернатору».

Михаил Нянковский, издатель: «Блестяще написано, ярко, эмоционально, нет ничего, что нельзя бы было не понять». **МП**

Владимир Дмитриевич ОВЧИННИКОВ,
кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник
Научно-исследовательского института военной истории Военной
академии Генерального штаба ВС РФ, автор книги «Адмирал Фёдор
Ушаков – святой праведный воин».

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ВОЕННО-
МОРСКОЙ
САЛОН



INTERNATIONAL
MARITIME
DEFENCE
SHOW

IMDS
2015

1-5 июля

РОССИЯ

Санкт-Петербург

- ЭКСПОЗИЦИОННО-ВЫСТАВОЧНЫЙ РАЗДЕЛ
- ДЕМОНСТРАЦИЯ ВООРУЖЕНИЯ И ТЕХНИКИ
- КОНГРЕССНО-ДЕЛОВОЙ РАЗДЕЛ
- VIP-ПЕРЕГОВОРЫ
- ПОСЕЩЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ

ОРГАНИЗАТОР



Министерство промышленности
и торговли
Российской Федерации

УСТРОИТЕЛЬ ПРИ УЧАСТИИ:



ЗАО «Морской Салон»



Министерство
обороны РФ



Федеральная служба по
военно-техническому
сотрудничеству



Министерство
иностраных дел РФ



Правительство
Санкт-Петербурга



ОАО
«Рособоронэкспорт»

www.navalshow.ru

“Через сотрудничество — к миру и прогрессу!”

Флот. Война. Победа!



Краткая хроника важнейших событий, связанных с участием ленинградских судостроителей в Великой Отечественной войне. Составлена инженером Л. М. Видуцким.

1941 год

23 июня.

Крейсер «Максим Горький», прикрывавший отряд легких сил во время постановки минных заграждений в устье Финского залива, подорвался на mine, потеряв носовую оконечность. Корабль своим ходом пришел в Кронштадт. Скоростной ремонт проведен Балтийским заводом с 26 июня по 10 августа. На заводе им. А. А. Жданова (прим. – в настоящее время судостроительный завод «Северная верфь», входящий в состав Объединенной судостроительной корпорации) начато переоборудование в госпитальное судно теплохода «Андрей Жданов». Работа закончена 13 июля.

24 июня.

Петрозавод (прим. – с 2001 г. не функционирует) приступил к переоборудованию в тральщики буксиров мощностью 200 л. с. – «Антикайнен» и «Фурманов». Работа выполнена к 3 июля. К 4 августа там же закончен ремонт артиллерийской баржи, а на двух ТЩ завершена установка противоминного размагничивающего устройства по проекту ЛФТИ. К концу года его применили на 42 кораблях Балтийского флота.

27 июня.

Решение горкома партии об организации ЛАНО. К этому времени тысячи добровольцев, в том числе и судостроителей, заявили о желании вступить в ополчение. Среди них были 3000 ждановцев, 5000 с заводов Адмиралтейского и «Судомех» (прим. – сегодня это Адмиралтейские верфи, входят в состав ОСК), свыше 6000 балтийцев, более 8000 ижорцев, 1200 студентов и преподавателей ЛКИ, свыше 1200 специалистов завода штурманских приборов, более 800 судовых электромонтажников, более 600 усть-ижорцев, около 1800 петрозаводцев, свыше 1000 добровольцев Канонерского завода и многие другие.

28 июня.

Балтийцы приступили к устранению бое-

вых повреждений на эсминце «Стерегущий»; ремонт закончен 3 июля.

30 июня.

В Ленинграде началась запись добровольцев в ЛАНО. Петрозавод приступил к переоборудованию четырех буксиров в тральщики (ТЩ), 3 июля на них подняли флаги ВМФ СССР. В июне подписаны приёмные акты на передачу флоту эсминцев «Славный», «Суровый», «Смелый».

1 июля.

Создана Комиссия по вопросам обороны Ленинграда во главе с А. А. Ждановым. Переданы флоту базовые тральщики БТЩ-217 и БТЩ-211.

5 июля.

В ряды Красной Армии и ЛАНО вступили 17000 судостроителей. Передан флоту опытный ТК типа Г-5, на котором вместо бензиновых моторов были установлены дизели М50.

6 июля.

На заводах Адмиралтейском и Балтийском (прим. – сегодня это Балтийский завод, входящий в состав ОСК) приступили к переоборудованию в канонерские лодки десяти самоходных грунтоотвозных шаланд для КБФ, вооружив их двумя орудиями калибра 100 и четырьмя 45 мм. Работа выполнена за 7-14 дней.

7 июля.

На Адмиралтейском заводе достраивались два речных БК проекта (далее-пр.) 1124, переведенные с Ижорского завода.

10 июля.

Постановление ГКО о прекращении в Ленинграде достройки кораблей, имевших невысокую степень готовности (в том числе линкора, всех крейсеров, нескольких эсминцев и ПЛ). Петрозавод ремонтировал ТЩ «Коралл» (до 12 августа), «Москва» и «Молотов» (до 13 июля).

12 июля.

По решению ГКО на Кировском заводе организовано изготовление полковых пушек (в кооперации с судостроительными и другими

предприятиями). На Адмиралтейском заводе передан флоту опытный стальной дальнего действия мореходный ТК типа СМ-3 (скорость хода 34 узла); флоту передан также опытный катер типа МН-1.

15 июля.

На Балтийском заводе велось устранение боевых повреждений на эсминце «Сметливый», полученных при взрыве вражеских авиабомб; балтийцы завершили ремонт 27 июля. На Адмиралтейском заводе модернизирован паровой миноносец «Конструктор» (корабль сдан флоту 5 августа).

16 июля.

Балтийцы провели скоростной текущий ремонт ПЛ С-4, С-5 и С-6 за 10 дней. Ижорцы сдали флоту речной БК пр. 1124.

18 июля.

Подписаны приемные акты по эсминцам «Свирепый», «Статный», «Страшный».

21 июля.

Закончены постройка и испытания плавучей мастерской для КБФ.

22 июля.

Ждановцы начали ремонт эсминцев «Сильный» и «Стойкий». Заменены гребные винты и валы, установлены бомбосбрасыватели и размагничивающие устройства ЛФТИ. Работы закончены 13 августа.

24 июля.

Эсmineц «Грозный», получивший повреждения от взрыва мины в параване, поставлен на ремонт наружной обшивки, законченный Балтийским заводом 2 сентября.

25 июля.

Ленинградцы передали флоту пять деревянных ТК типа Д-3, имевших скорость 41-48 уз., вооруженных торпедными аппаратами для бортового сбрасывания торпед.

27 июля.

Балтийцы начали текущий ремонт ПЛ С-7 и С-9; закончен 18 августа.

28 июля.

Ждановцы начали аварийно-боевой ре-

31 декабря.

На Петрозаводе заложен очередной ТЩ типа МТ-1.

За период 1941-1943 гг. ленинградцы спустили на воду более 250 кораблей. В 1943 г. они изготовили более 100 тыс. автоматов, отремонтировали 250 и заложили 143 корабля, причем 133 целиком из ленинградских материалов. В числе вступивших в состав эскадры КБФ: 20 БМО, 10 МБК (с бензомоторами), 10 ТК типа Г-5 и др. Катеростроители за 1943 г. построили 94 деревянных боевых катера (26 ТК типа Д-3, 15 МО типа МО-4, 53 катера типа КМ).

В ремонте на Балтийском заводе находились эсминцы «Славный», «Свирепый», «Вице-адмирал Дрозд», «Сторожевой» и «Грозный». Балтийцы отлили 37 гребных винтов, изготовили 20 якорей Холла, обработали 12 гребных валов.

На Адмиралтейском заводе в декабре строили 5 МБК, ремонтировали 16 боевых катеров и минзаги «Урал» и «Март».

Был объявлен конкурс на проект нового, усовершенствованного МБК, близкого по своим тактико-техническим данным к существующему. 27 декабря 1943 г. в Москве состоялась рассматриваемая проектом. Лучшим был признан проект Адмиралтейского завода, которому поручили разработать технический проект № 186 и построить новый МБК.

Ждановцы продолжали достройку СКР «Ястреб» и «Зоркий», вели модернизационные работы на лидере «Минск» и ремонтировали СКР «Вихрь», строили 4 ТЩ типа МТ-1.

Петрозаводцы достраивали два дизельных ТЩ по пр. 53-У и шесть «стотонников». Проводились гарантийные работы на ЭТЩ «Владимир Полухин» и «Василий Громов».

Усть-ижорцы строили ТЩ по пр. 53-У, производили капитальный ремонт канонерской лодки «Пионер».

В течение года 19 бригад адмиралтейцев ежедневно выполняли нормы в среднем на 168 %; 36 молодых рабочих овладели несколькими специальностями.

1944 год

8 января.

Утвержден проект ТЩ типа МТ-2 (II серия МТ), в котором был учтен опыт боевого использования кораблей I серии. Основные характеристики нового ТЩ: нормальное водоизмещение 129 т, осадка 1,35 м, вооружение – два орудия калибра 37 мм, два пулемета. За счет введения двух машинных отделений улучшена живучесть катера, повышены мореходные качества, установка третьего дизель-генератора мощностью 15 кВт обеспечила питанием петлевой трал от одного тральщика.

14 января.

Начало полного разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом. Все кораб-



ли КБФ огнем своих орудий помогали частям Ленинградского фронта громить укрепления и огневые точки врага.

22 января.

В постановлении ГКО отмечена успешная работа ленинградских судостроителей.

27 января.

Ленинград салютовал 24 залпами из 324 орудий в честь полного освобождения города от вражеской блокады. На Балтийском заводе велась постройка 15 малых ТЩ. В ремонте находилось 4 эсминца и 5 ПЛ. Ленинградцы строили пять МБК и 9 БМО (в том числе заложены 2 БМО), вели обработку металла и заготовку секций для 5 БМО, ремонтировали 22 надводных корабля и 3 ПЛ. Ждановцы строили 8 «стотонников». Велась работа на лидерах «Минск» и «Ленинград», эсминцах «Строгий», «Стройный» и «Опытный», на СКР «Зоркий» и «Вихрь». Петрозаводцы строили 8 ТЩ типа МТ-1, дизельные ТЩ по пр. 53-У. В январе добровольческий 72-й Ижорский ОПАБ в числе первых ворвался в Псков. В течение войны свыше восьмисот ополченцев батальона были удостоены правительственных наград.

За время осады Ленинграда на территории Ижорского завода разорвалось 8942 снаряда и 67 авиабомб. Ущерб, причиненный заводу от разрушений, составил более 300 млн руб.

В январе удельный вес кадровых ленинградских рабочих с довоенным стажем на судостроительных предприятиях составлял 18-20 % к общему числу работающих.

С начала войны и до снятия блокады ленинградцы (в том числе судостроители) дали войскам более 2000 новых и отремонтированных танков, 150 морских крупнокалиберных орудий, около 4500 стволов наземной артиллерии, 12000 минометов, свыше 200000 автоматов.

4 февраля.

Заложен 21-й БМО.

27 февраля.

Петрозаводцы заложили два ТЩ типа МТ-1.

29 февраля.

На Балтийском заводе заложены 17-й и 18-й стотонники. В постройке находился 21 ТЩ; 3 достраивались на плаву, 12 – на стапелях, для 6 изготовлялись секции и обрабатывался металл. Заложен один БМО.

На всех судостроительных заводах продолжались работы по постройке и ремонту кораблей. В ремонте находились линкор «Октябрьская революция», крейсера «Киров» и «Максим Горький», лидеры «Минск» и «Ленинград»; 7 эсминцев («Сторожевой», «Грозный», «Вице-адмирал Дрозд», «Свирепый» и др.), 14 ПЛ (гарантийные работы на К-56, Л-21; аварийный ремонт на С-4, П-2, П-3 и др.), 49 КТЩ типа КМ-4, 5 БК, 6 МБК, 6 БМО, 20 ТК типа Д-3 и другие. Ждановцы закончили ремонт эсминцев «Строгий» и «Стройный».

10 марта.

На «Судомехе» закончен ремонт ПЛ М-96.

15 марта.

Адмиралтейцы завершили ремонт 5 бронекатеров.

20 марта.

На Балтийском заводе спущен на воду с железнодорожной платформы с помощью крана 11-й стотонник типа МТ-1. Завершен ремонт ПЛ М-90, 49 КТЩ типа КМ-4, 2 МО, 6 МБК, 6 БМО, 12 ТК типа Д-3 и др.

21 марта.

Балтийцы спустили на воду 12-й стотонник типа МТ-1.

28 марта.

Адмиралтейцы заложили 16-й МБК.

31 марта.

Там же состоялась закладка 17-го МБК. Балтийцы спустили на воду 13-й ТЩ типа МТ-1, заложили последние два ТЩ того же типа.

В марте заложены 2 БМО, строились 7 МБК и 5 БМО, завершен ремонт 3 ПЛ. На Балтийском заводе в разных стадиях готовности находились 22 «стотонника»: 7 достраивались на плаву (в том числе производились мелкие работы на головном), 11 строились на стапельных местах, для 4 ТЩ типа МТ-2 велась заготовка секций. На ремонте стояли линкор,

2 крейсера, 4 эсминца и 5 ПЛ. Адмиралтейцы по плану кооперации изготовляли электрошпиль и мебель для МТ. Ждановцы строили 8 ТЩ типа МТ-1.

25 апреля.

В Ленинграде достраивались три ПЛ и четыре буксирных катера «Ижорец»; спущен на воду 11-й МБК.

27 апреля.

Адмиралтейцы спустили на воду очередной МБК.

29 апреля.

Закончен ремонт БМО с бортовым номером 506 (начат 12.ХП 1943 г.).

30 апреля.

Балтийцы заложили на стапеле первые два ТЩ типа МТ-2. Завершен ремонт БМО с бортовым номером 504 (начат 12.ХП 1943 г.).

В апреле в Ленинграде велась достройка 3 ПЛ, строилось 11 БМО, заложены 2 БМО; проводился аварийно-боевой ремонт на 6 БМО и ПЛ М-102. Закончен ремонт 10 ТК типа Д-3, 30 катеров типа КМ-4, 20 катеров типа КМ-5, 2 МО; кроме того, 6 МО переоборудовались в дымзавесчики. Начата установка двух РЛС на крейсере «Максим Горький». Ждановцы вели достройку восьми «стотонников».

На апрельском пленуме Ленинградского горкома ВКП(б) командующий КБФ В. Ф. Трибуц отметил, что в победах балтийских моряков есть «немалая заслуга ленинградских рабочих, которые помогли усилить флот своей самоотверженной работой».

12 мая.

Завершен аварийно-боевой ремонт БМО с бортовым номером 503 (начат 12.ХП 1943 г.).

20 мая.

На Адмиралтейском заводе начаты швартовные испытания 13-го МБК.

23 мая.

Там же закончен монтаж и начаты швартовные испытания 11-го МБК.

27 мая.

Начаты государственные сдаточные испытания 2-го ТЩ типа МТ-1 на Балтийском заводе.

28 мая.

Подписан приемный акт на 22-й БМО. Корабль, названный «Чкаловец», построен на средства, собранные молодежью Чкаловской



области. В этот же день передан флоту 2-й ТЩ типа МТ-1, балтийцев (построен за 11 мес. и 15 дней).

29 мая.

Поднят Военно-морской флаг СССР на БК пр. 1124 (II серии), построенном волжским заводом (водоизмещение 54,7 т, осадка около 0,85 м, скорость максимальная 19,4 узла). Начаты государственные испытания второго ТЩ типа МТ-1 постройки Петрозавода. На аварийно-боевом ремонте находилось пять БМО (бортовые номера 501, 502, 508, 514 и 515).

30 и 31 мая.

Поднят флаг ВМФ СССР на 11-м МБК (построен за 6 мес. 20 дней), а 13-й предъявлен к государственным сдаточным испытаниям, начатым 31 мая; заложены на стапельных местах 18-й и 19-й МБК, спущен на воду 14-й. Балтийцы в это же время провели государственные испытания и передали флоту 3-й и 4-й ТИТ (построены за 10 мес.), закончили ремонт ПЛ П-3 и С-4.

31 мая.

Издан Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении орденом Трудового Красного Знамени катерного завода за успехи в деле создания москитного флота.

В мае заложены на поточной линии четыре БМО (с 35-го по 38-й). Закончены монтажные работы и проведены государственные испытания 4 БМО. В конце мая состоялся спуск на воду 29, 30 и 31-го БМО. В разных стадиях постройки находилось 20 БМО, велась достроечные работы на 6 ПЛ и 8 МБК, закончен аварийно-боевой ремонт 5 БМО, начатый в декабре. Сдан буксир типа «Ижорец». На Петрозаводе строили 8 ТЩ типа МТ-1. Ижорский завод осуществил поставки брони для БМО и МБК. В апреле ижорцы начали восстановительные работы на своем заводе, а в конце июня дали первую плавку стали.

Катеростроители на зимне-весенний период отремонтировали 10 ТК, 2 МО, 35 катеров типа КМ-4, 20 - типа КМ-5. Шесть ТК переоборудованы в дымзавесчики. Сданы флоту 19 КМ-4.

1 июня.

Закончены государственные сдаточные испытания головного «стотонника», построен-

ного на Петрозаводе. Спущен на воду 15-й МБК, в постройке находилось 7 МБК.

4 июня.

На головном ТЩ типа МТ-1 Петрозавода поднят флаг ВМФ СССР (построен за 10 мес.). Продолжалась постройка 22 БМО.

6 июня.

Адмиралтейцами спущен на воду 12-й МБК.

7 июня.

Начаты государственные сдаточные испытания головного ТЩ типа МТ-1 ждановцев и 13-го МБК адмиралтейцев.

12 июня.

Начат аварийно-боевой ремонт БМО (бортовой номер 518).

14 июня.

Поднят флаг ВМФ СССР на 24-м и 26-м БМО.

15 июня.

Адмиралтейцы отремонтировали и передали флоту шесть МБК.

18 июня.

Они же закончили постройку и после государственных ходовых испытаний передали флоту буксир типа «Ижорец». Проводился аварийно-боевой ремонт шести БМО.

20 июня.

Адмиралтейцы завершили слесарно-монтажные работы на 14-м МБК, начали швартовные испытания катера.

21 июня.

Сданы флоту 23-й БМО и 7-й ТЩ типа МТ-1 балтийцев (строился 8 мес.).

22 июня.

Поднят флаг ВМФ СССР на 8-м «стотоннике» балтийцев (построен за 8 мес.).

24 июня.

Закончены государственные испытания и переданы флоту головной ТЩ ждановцев (построен за 11 мес.) и 13-й МБК адмиралтейцев (построен за 6 мес.; сдан раньше срока на месяц).

25 июня.

Завершены швартовные испытания 14-го МБК.

26 июня.

Переданы флоту 27-й и 32-й БМО, а также 2-й МТ ждановцев. Предъявлен государственной комиссии 14-й МБК адмиралтейцев.

27 июня.

Проведены выборочные вскрытия механизмов и контрольный пробег 14-го МБК (приемный акт подписан – 30 июня). Закончен ремонт БМО (бортовой номер 518). При постройке БМО осуществлялась МЗК: броня – с Ижорского завода, двигатели «Паккард» импортные, паровые котлы – с завода им. В. И. Ленина, шпиль и рулевые машины – с Русского дизеля, гребные винты – с Балтийского завода, пожарные насосы – с «Красного факела», якоря – с завода им. А. А. Жданова, якорные цепи – с Большой земли и т. д.

29 июня.

Передан флоту 34-й БМО (строился 3 мес.). На Балтийском заводе под руководством группы проектировщиков с Большой земли, при участии заводских конструкторов произ-

водилась установка импортных РЛС на линкоре, крейсерах и эсминцах. На линкоре осуществлялась модернизация зенитного вооружения. Аналогичная работа выполнена балтийцами на эсминцах «Сторожевой», «Славный», «Свирепый», «Грозный» и «Вице-адмирал Дрозд».

30 июня.

Ждановцы закончили швартовные испытания на СКР «Ястреб». Сданы флоту 28-й и 33-й БМО (строились 3 мес.). Петрозавод передал заказчику 2-й МТ (построен за 10 мес. 22 дней). Заложены на стапельных местах: 23-й МТ-2 и баржа-бензовоз у балтийцев; 20-й МБК (последний катер пр. 161) и 39-й БМО.

На Балтийском заводе в работах по постройке и ремонту судов ежедневно участвовало до 540 краснофлотцев.

Ждановцы продолжали работы по постройке 8 МТ-1, процент технической готовности которых составлял от 36 до 98. В восстановительных работах на СКР «Вихрь» и на расконсервации механизмов СКР «Зоркий» работало 45 краснофлотцев. По МЗК сделано 48 якорей Холла, 200 литых заготовок для катеров, 10 рулевых машин и др.

Группа технологов Оргсудопрома начала разработку поточного метода постройки ТК.

Ленинградцы достраивали 6 ПЛ и переоборудовали транспорт «Хейно» в танкер «Балтика». По МЗК изготовили 16 насосов, 38 корпусов подшипников, 15 крышек для масляных фильтров и др. В работах ежедневно участвовало до 250 краснофлотцев.

На Петрозаводе строили 8 ТЩ (1 серии), имевших процент технической готовности от 23 до 98-ми; для трех ТЩ типа МТ-2 обрабатывался металл и заготавливались секции. Кроме того, велись работы на БТЩ, 80-тонном понтоне.

Катеростроители сдали флоту 15 деревянных боевых катеров, отремонтировали 11; заложены МО.

3 июля.

Балтийцы сдали флоту 13-й и 14-й ТЩ типа МТ-1 (построены за 8 месяцев).

8 июля.

Поднят флаг ВМФ СССР на третьем «стотоннике» на заводе им. А. А. Жданова. Закончен аварийно-боевой ремонт БМО с бортовым номером 508. Велись достройка ПЛ.

10 июля.

Начались швартовные испытания на 12-м МБК постройки Адмиралтейского завода.

13 июля.

Закончен аварийно-боевой ремонт БМО с бортовым номером 515.

15 июля.

На Адмиралтейском заводе предъявлен к государственному сдаточным испытаниям 12-й МБК.

16 июля.

Там же начаты государственные сдаточные испытания 12-го МБК. Приемный акт подписан 18 июля 1944 г. (построен за 7 мес. и 19 дней).

18 июля.

На Балтийском заводе спущены со стапеля



на воду 9-й и 10-й «стотонники». После спуска начались швартовные испытания.

19 июля.

Там же спущены на воду 11-й и 12-й ТЩ с высокой степенью готовности. После спуска приступили к гидравлическим испытаниям трубопроводов и отделочным работам по жилым помещениям.

20 июля.

Передан флоту после завершения аварийно-боевого ремонта БМО с бортовым номером 514.

21 июля.

Поднят Военно-морской флаг СССР на 35-м БМО. Адмиралтейцы начали швартовные испытания на 15-м МБК.

22 июля.

С помощью крана спущены на воду 17-й и 18-й ТЩ типа МТ-1, строившиеся на поточной линии Балтийского завода. Спущен на воду 16-й МБК.

26 июля.

Поднят Военно-морской флаг СССР на 25-м БМО. Начаты заводские ходовые испытания 15-го МБК. С помощью двух кранов осуществили спуск на воду 7-го и 8-го «стотонников» на заводе им. А. А. Жданова, велись достроечные работы на СКР «Ястреб», «Зоркий», «Вихрь», ремонт на лидере «Минск» и эсминце «Стерегущий» (поднят с грунта и 20 июля 1944 г. поставлен в док).

28 июля.

Адмиралтейский завод передал флоту после окончания ходовых испытаний три ТК типа Г-5.

29 июля.

Адмиралтейцами завершена сдача 15-го МБК.

30 июля.

Сданы флоту 4-й ТЩ типа МТ-1 (ждановцы) и буксир типа «Ижорец», строившийся на Адмиралтейском заводе.

31 июля.

Балтийцы передали флоту 15-й и 16-й «стотонники» (построены за 7 мес.), заложили 24-й ТЩ типа МТ-2 и бензовоз. Подписаны приемные акты на 29-й и 30-й (цикл постройки 6 мес.) и 36-й (цикл постройки 3 мес.) БМО. Закончен ремонт БМО (бортовой номер 502).

В течение июля достраивались ПЛ К-54 и К-55, имевшие техническую готовность 67 и 95% соответственно. Все строившиеся ТЩ были обеспечены поставками дизелей. Заложены 3 БМО. Продолжались работы на дизельном ТЩ по пр. 53-У (техническая го-

товность 88 %), канонерской лодке «Пионер» (61 %), трех понтонах грузоподъемностью 80 т (78 %).

На Петрозаводе завершены швартовные испытания дизельного ТЩ по пр. 53-У, на следующем корабле этой серии закончена погрузка главных двигателей. На третьем ТЩ типа МТ-1 заканчивалась подготовка к швартовным испытаниям, на четвертом завершались слесарно-монтажные работы, на пятом и шестом ТЩ велись корпусно-сборочные операции.

Ленинградские катеростроители за семь месяцев 1944 г. построили и передали флоту 44 боевых катера, отремонтировали 119 и провели модернизационные работы на 69-ти.

4 августа.

На Адмиралтейском заводе спустили на воду 17-й МБК

7 августа.

Там же подняли флаг ВМФ СССР на ТК Г-5 (XIII серии) типа «Комсомолец».

11 августа.

Завершен аварийно-боевой ремонт БМО (бортовой номер 525). В постройке находилось 17 БМО.

12 августа.

Адмиралтейцы сдали флоту очередной ТК типа Г-5 (XIII серии).

15 августа.

Они же начали швартовные испытания на 16-м МБК.

19 августа.

Подписан приемный акт на девятый «стотонник», построенный балтийцами (за 8 мес. и 20 дней).

20 августа.

Начаты заводские испытания 16-го МБК. Поднят флаг ВМФ СССР на 31-м БМО (строился 5 месяцев).

22 августа.

Лидер «Минск» после окончания восстановительных работ отошел от стенки завода им. А. А. Жданова (на набережной Большой Невки). Ревизия механизмов и контрольный выход в море 16-го МБК.

24 августа.

Подписаны приемные акты на 10-й «стотонник» Балтийского завода и на ТК типа Т-5 (серии «Комсомолец»), сданный флоту адмиралтейцами.

Продолжение в следующем номере.



ПРОВОДИТСЯ ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
№ 1910-Р ОТ 21 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

НЕВА 2015

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 22-25 СЕНТЯБРЯ 2015



ДВАДЦАТЬ ЧЕТЫРЕ ГОДА
НА СЛУЖБЕ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА И СУДОСТРОЕНИЯ

13-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО СУДОСТРОЕНИЮ, СУДОХОДСТВУ,
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ И ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА



ЗАО «Транстех Нева Экспозишнс» • 199106 Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., 103

+7 812 321 2676, 321 2677 • ttn@peterlink.ru

www.transtec-neva.ru



МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» (МИА) работает уже более трех лет. Оно освещает деятельность Морской коллегии при Правительстве РФ, а также события в области военно-морского и гражданского флотов, положение дел в судостроении и актуальные вопросы развития морских и речных портов. Агентство сотрудничает более чем с 30-тью официальными СМИ и интернет-порталами, отслеживающими события в морской деятельности России.

МИА является редакцией журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» – официального печатного органа Морской коллегии. Журнал публикует объективную информацию о положении дел в отрасли, проводит мониторинг конференций, заседаний органов власти и организаций, имеющих отношение к морской отрасли.

15 журналов, изданных за три года редакцией, – итог кропотливого труда команды единомышленников. Среди постоянных рубрик – государственная политика, национальные морские интересы, морская безопасность, образование, традиции и история флота. Каждый выпуск посвящен важной теме, рассматриваемой Коллегией: положение дел на Дальнем Востоке, ситуация в Арктике и вопросы развития Северного морского пути, проблемы и задачи Южного региона и др.

Агентство организовало и приняло участие в организации и проведении более полусотни мероприятий Морской коллегии и других предприятий морской отрасли. МИА оснащало кругосветную экспедицию барка «Седов», обеспечивало информационное сопровождение Черноморской регаты больших парусников – 2014 и в настоящее время регулярно освещает морскую практику юнг и курсантов на УПС РФ. МИА стало инициатором и провело выставку и презентацию «Морская деятельность Юга России» и «Морские символы» в Новороссийске и Сочи, является постоянным участником и ведущим информационным партнером выставок «Военно-морской салон» и «Нева».

Не упуская из внимания события государственного значения, мы не забываем о культуре и искусстве, публикуем информацию о выставках, новых интересных книгах, рассказываем о поэтах и художниках, вдохновленных морем. В честь 270-летия со дня рождения Ф. Ф. Ушакова агентством издана книга «Адмирал Ф. Ф. Ушаков – святой праведный воин» и установлен памятник в МПК «Северное Тушино».

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» – это команда единомышленников, посвятивших большую часть своей жизни служению Отечеству на морских просторах страны.

Агентство благодарно за многолетнее сотрудничество своим друзьям и партнерам.



+7 (499) 254-67-20

123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1 www.morinform.com, info@morinform.com

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» –
ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ