



# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ  
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК

ГОРИЗОНТЫ  
ГРАЖДАНСКОГО  
СУДОСТРОЕНИЯ

Федеральное государственное унитарное предприятие  
«Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности

«Центр»

ФГУП

«ЦНИИ «Центр»

ВСЕГДА

В ЦЕНТРЕ

СОБЫТИЙ

ФГУП «ЦНИИ «Центр»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1

тел./факс +7(499)254-50-56

www.cniicentr.ru

**«Морская политика России. Люди. События. Факты»**

Официальный печатный орган  
Морской коллегии при Правительстве РФ  
Специальный выпуск  
«Военно-Морской Флот России»  
№23 сентябрь 2017

Издает «Морское Информационное  
Агентство»

При участии:  
Секретариата Морской коллегии  
при Правительстве РФ;  
ФГУП «ЦНИИ «Центр»

Учредитель журнала:  
НО «Фонд поддержки  
российского флота»

Адрес редакции:  
123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская,  
дом 11, стр. 1,  
тел/факс: +7 (499) 254-67-20,  
+7 (963) 781-04-36  
www.marine.gov.ru  
www.morinform.com  
e-mail: mor.kol@morinform.com  
info@morinform.com

Главный редактор  
**АНДРЕЙ КАМШУКОВ**  
Заместитель главного редактора  
**АННА СМЕХОВА**  
Шеф-редактор  
**КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ**  
Дизайн-директор  
**АНДРЕЙ ПАЩЕНКО**  
Литературный редактор  
**АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ**

Представительство по Югу России

**МИХАИЛ ЛОБОВ**  
**ДМИТРИЙ ЛЕСНИКОВ**

Материалы и иллюстрации:  
**Виктор Флусов, Александр Камшук, Александр Селезнев, Сергей Мамонтов, Валерий Куличков, Кирилл Скоробогатов, Алексей Буданов, Алексей Сахаров, Алла Шемьякина, Юрий Масляев, Александр Кильмет, Александр Алякринский, Алексей Кравченко, Денис Морозов, Алина Захарова, Полина Чаплыгина, Татьяна Ганьжина, Юрий Рабинович, Сергей Грехнев, Владимир Ерегин, Анна Казакова, Алексей Буданов, Виктория Сердюкова, Анастасия Федотченко, Михаил Гаппоев, Елена Аброськина, Надежда Дзюбина и др.**

kremlin.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru, oborona.gov.ru, wikipedia.org, seaport.ru, kchf.ru, shipbuilding.ru, morflot.ru, 1tv.ru, tass.ru, vestifinance.ru, redstar.ru, marine.gov.ru, trud.ru

Свидетельство ПИ № ФС77-50701 от 19 июля 2012 г. выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по Москве и Московской области

Отпечатано в типографии: Общество с ограниченной ответственностью «Микс», г. Москва, проезд Энтузиастов, д.7 тел.: +7(812)458-97-76

Тираж 900 экземпляров  
Цена договорная

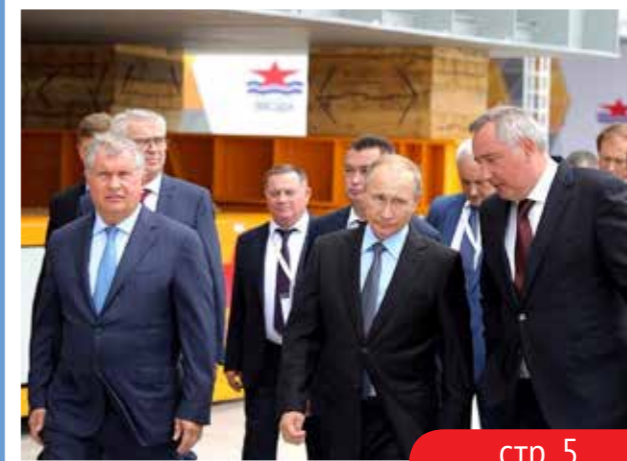
Редакция журнала выражает особую благодарность за участие в издании лично

Роману Викторовичу Паршину  
Благодарим за содействие в издании журнала:

Довгучица С.В., Тихомирова А.Н., Котенёва М.Б., Безъязыкова В.Г., Кабакова Б.А., Грызлова О.И., Ерыгина В.В., Лазукина В.С., Сивкову С.Г., Буданова А.М., Старцева Г.В., Житомирского И.М., Валеева Х.-М., Шабликова Н.В., Михайлову Л.Д., Бухарину А.П., Солдатенко Б.Б., Семина А.Г., Осокина А.В., Шемьякина В.Л., Рощина А.А.

Издание осуществлено при непосредственном участии и поддержке компании «РОСФЛОТСЕРВИС»

Позиция редакции может не совпадать с мнением авторов.



стр. 5



стр. 6



стр. 62



СДЕЛАНО В РОССИИ!

стр. 88

**СОДЕРЖАНИЕ:**

- 3 Д.О. Rogozin: Приветствие Международной выставке «НЕВА-2017»
- 4 В.В. Путин: СК «Звезда» – настоящее и будущее
- 6 Д.О. Rogozin: О гражданском судостроении
- 14 Международная выставка «НЕВА-2017» – вчера, сегодня, завтра
- 20 Программа работы «НЕВЫ-2017»
- 28 Д.В. Мантуров: Строим гражданский флот
- 34 А.Л. Рахманов: Приветствие выставке «НЕВА-2017»
- 36 А.Л. Рахманов. ОСК – 10 лет. Перспективы судостроения в России
- 46 Морской совет при правительстве Санкт-Петербурга: Традициям флота верны!
- 50 В. Дмитриев, В. Харин: Безопасность и ремонт судов – наша работа
- 56 Доклад представителя ИМО М. Гаппоева: Безопасность на рыболовецких судах
- 60 Порт Сочи: 80 лет в строю
- 62 Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве РФ
- 64 Л.М. Клячко: Утилизация судов – задача государственная
- 68 Ю.Ю. Сухоруков: Защитить права российских моряков!
- 74 «Газпромнефть марин бункер»: Перспективы развития
- 78 Морской банк: Штурман в море финансов
- 82 КБ «Спецсудопроект» – будущее гражданского флота
- 84 «Капитан-Клуб»: Новые грани творчества
- 88 Завод РИФ: Сделано в России!
- 90 «РОСФЛОТСЕРВИС». Проверено временем!
- 92 Верфь Алексино: Новый кран – новые перспективы
- 94 В.К. Куличков: Эхо войны
- 96 Профорientационный проект «Царь-плотник»
- 100 Музей Мирового океана: Маяки – святыни морей!
- 102 Морское фотографическое собрание
- 106 «Буревестник» – сервис выше уровня моря
- 108 Юбилей редакции – нам 5 лет!



С 2015 ГОДА ВЫСТАВКИ «НЕВА»  
ПРОВОДЯТСЯ ПО РАСПОРЯЖЕНИЮ  
ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
№ 1910-Р ОТ 21 ОКТЯБРЯ 2013 ГОДА

ВЫСТАВКИ «НЕВА»  
ОСНОВАНЫ В 1990 ГОДУ  
ПО РЕШЕНИЮ МИНМОТЛОТА  
И МИНСУДПРОМА СОЮЗА ССР



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

# НЕВА 2017

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 19 – 22 СЕНТЯБРЯ 2017

КОНГРЕССНО-ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР **ЭКСПОФОРУМ**  
ПАВИЛЬОНЫ F, G • ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1



+7 812 321 2676, 321 2677 • [ttn@peterlink.ru](mailto:ttn@peterlink.ru)  
АО «Транстех Нева Эксбишнс»

[www.transtec-neva.ru](http://www.transtec-neva.ru)



## Уважаемые организаторы, участники и гости!

От имени Правительства Российской Федерации и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации поздравляю вас с открытием 14-й Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017»!

С момента своего основания в 1991 году выставка «НЕВА» прошла большой путь, став крупнейшей гражданской морской выставкой не только в Восточной Европе, но и на всем постсоветском пространстве.

Экономике России сегодня крайне необходимы новые инновационные проекты в области развития судостроительной промышленности, внедрения новых технологий в производство судов гражданского назначения и морской техники, а так же в области модернизации портов и совершенствования безопасности и судоходства.

Состав участников выставки свидетельствует о заинтересованности судостроителей в такой форме выставочной деятельности, что позволило выставке занять достойное место среди мероприятий, пропагандирующих передовые достижения отечественной и зарубежной науки и промышленности.

Уверен, что программа выставки и конференции будет успешно выполнена, и ее участники и гости смогут не только ознакомиться с обширной экспозицией достижений в морской индустрии, но и наладить тесные контакты и новые деловые связи для долговременного и прочного сотрудничества.

Желаю участникам успешной работы, уверенности в достижении намеченных целей, здоровья и благополучия!

*Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации,  
председатель Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации  
Д. Rogozin*



Строительство судостроительного комплекса «Звезда»

На территории судоремонтного завода «Звезда» и прилегающих площадках в бухте Большой Камень ведется строительство современной верфи «СК «Звезда». Новая верфь будет строить суда любой сложности, характеристик и назначений, в том числе ранее не выпускаемых в России по причине существующих ограничений спусковых и гидротехнических сооружений.

Первая расширенная очередь строительства верфи включает в себя блок корпусных производств и окрасочные камеры, открытый тяжелый достроечный стапель с передаточным доком для строительства судов и морской техники и цеха насыщения. Срок ввода всех объектов первой расширенной очереди – 2019 г. Блок корпусных производств и окрасочные камеры сданы в эксплуатацию в 2016 г. В августе 2017 года получено разрешение на ввод в эксплуатацию открытого достроечного стапеля.

Сдача пилотного заказа запланирована на 2019 год. По мере ввода в эксплуатацию очереди появятся возможность строить более сложную морскую технику с большим водоизмещением.

Создание нового судостроительного комплекса является одним из механизмов принципиального изменения стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и строительства современной конкурентоспособной морской техники гражданского назначения.

В результате плотного сотрудничества с ведущими российскими и иностранными компаниями, привлеченными в проект в качестве проектировщиков и технических консультантов, СК «Звезда» станет передовой верфью не только на Дальнем Востоке России, но и на российском рынке в целом.

#### Место расположения:

Приморский край, бухта Большой Камень

#### Сроки реализации проекта:

2012 – 2024 гг.

#### Стратегические цели проекта:

- обеспечение национальной безопасности и государственных интересов в области реализации Морской доктрины Российской Федерации
- обеспечение полноценного участия российской промышленности в реализации проектов на континентальном шельфе России
- повышение конкурентоспособности и бюджетной эффективности судостроительной отрасли Российской Федерации
- обеспечение экономических интересов Российской Федерации посредством создания современного флота

Для реализации таких масштабных задач потребуется привлечение высококвалифицированных кадров рабочих и инженерных специальностей и формирование системы подготовки и удержания персонала. После ввода в эксплуатацию на верфи будет работать около 7 500 человек.

#### Этапы реализации проекта:

I расширенная очередь. Блок корпусных производств и окрасочные камеры с открытым тяжелым стапелем и передаточным доком для строительства среднетоннажных судов и морской техники

II очередь. Сухой док, достроечные цеха и набережные

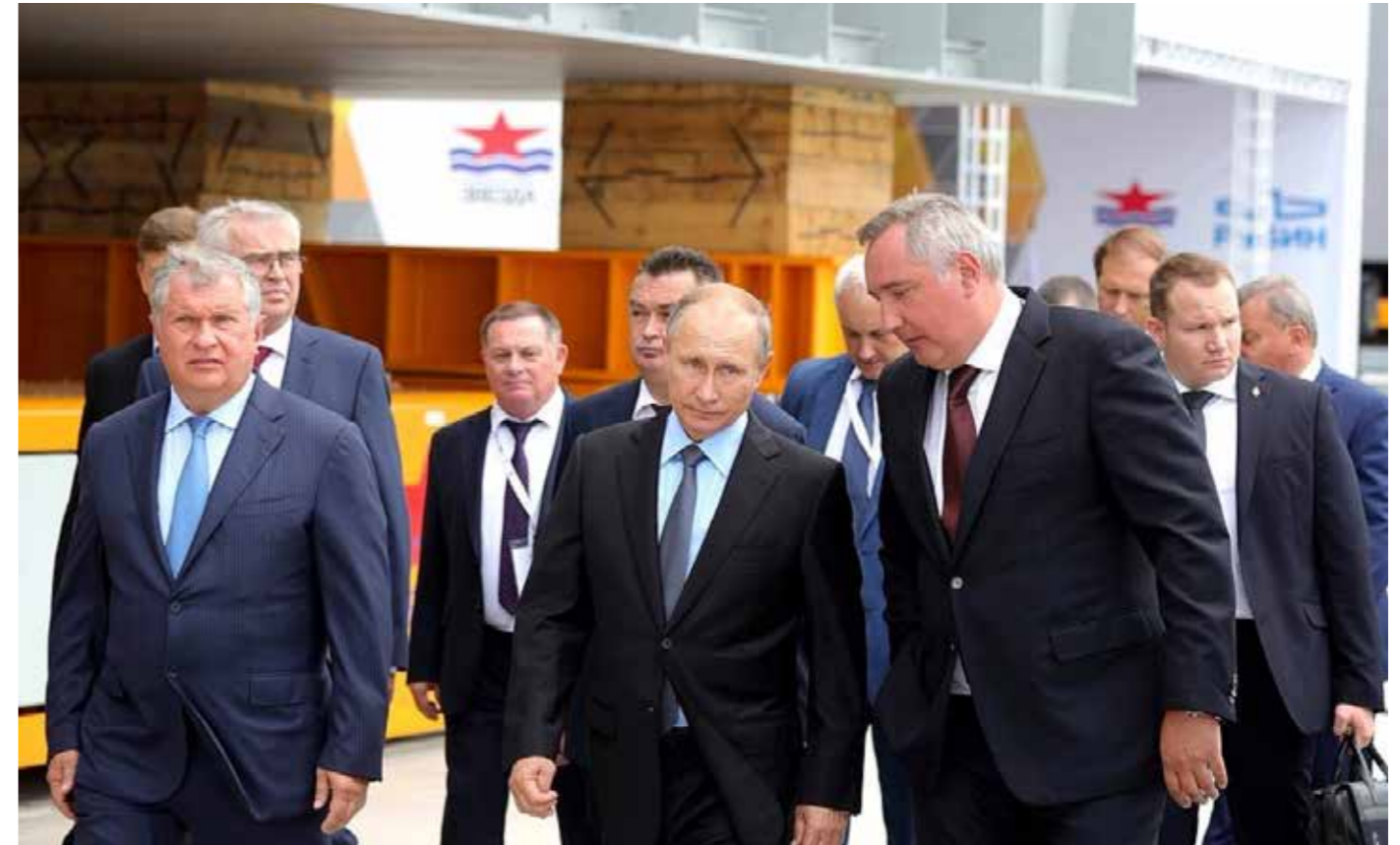
Основные участники проекта:

Куратор проекта: ПАО «НК «Роснефть»

Оператор проекта: АО «ДЦСС»  
Генеральный проектировщик: ООО ДПИ «Востокпроектверфь»

Технологические консультанты: IMG (Германия), DSME (Южная Корея), ЦКБ «Лазурит»

Иностранные партнеры: Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (Южная Корея), Damen (Нидерланды)



## Владимир Путин посетил завод «Звезда» на Дальнем Востоке

Президент Российской Федерации Владимир Путин посетил судостроительный комплекс «Звезда», расположенный в городе Большой Камень Приморского края, где принял участие в церемонии закладки четырех судов снабжения ледового класса и запуска в эксплуатацию уникального для Российской Федерации тяжелого достроечного стапеля.

Судостроительный комплекс создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта консорциумом в составе компаний «Роснефтегаз», «Роснефть» и «Газпромбанк». Пилотную загрузку комплексу обеспечивает «Роснефть».

По словам Владимира Путина, «судоверфь «Звезда» - это масштабный проект, значимый для всей страны, который уверенно развивается, идет вперед. Работы на предприятии выполняются по графику, уже начато строительство судов и морской техники».

«Сейчас важно как можно быстрее выйти на решение главной стратегической задачи - начать выпуск полноценной линейки средних и крупнотоннажных судов и морской техники, - заявил Пре-

зидент. - Уже утвержден перспективный план загрузки предприятия до 2035 года. Рассчитываю, что он будет выполнен, будем за этим следить, потому что это одно из ключевых условий успешной работы предприятия. Не только «Роснефть», но и «Газпром» и «Новатэк», и другие наши компании должны выполнять этот план и заранее вовремя делать эти заявки и, может быть, даже и большие заявки, потому что потенциал перевыполнения этого плана у «Звезды», безусловно, есть».

Основу продуктовой линейки «Звезды» составят средне- и крупнотоннажные коммерческие суда для транспортировки грузов, морские буровые разведочные и добычные платформы, суда обслуживающего флота, в первую очередь ледового класса. Важнейшими элементами производственной программы будут специальные танкеры и суда-газовозы для транспортировки углеводородов.

«Строительство таких судов потребует уникальных технических решений, большинство из которых российскому судостроению предстоит осваивать впервые», - отметил глава «Роснефти» Игорь Сечин. - Портфель заказов СК «Звезда» на се-

годняшний день составляет 14 судов. Для того, чтобы верфь была экономически эффективной необходимый объем заказов судов и морской техники до 2035 года должен составить 178 единиц средних и крупнотоннажных судов, а также морской техники».

На сегодняшний момент уже подписаны соглашения с совместным предприятием СК «Звезда» и Hyundai Heavy Industries на выполнение проектно-конструкторских работ для танкеров класса «Афрамекс» на газомоторном топливе и соглашение с компанией Samsung Heavy Industries об основных условиях по созданию совместного предприятия по управлению проектами строительства арктических челночных танкеров.

Владимир Путин поздравил работников предприятия с закладкой многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса, которые «будут изготовлены по заказу «Роснефти» и будут укреплять потенциал компании и всего отечественного ТЭКа, содействовать развитию Северного морского пути».

## Дмитрий Rogozin: о гражданском судостроении



### Международный военно-морской салон

Рогозин поздравил всех корабелов с профессиональным праздником - Днем кораблестроителя, который отмечался 30 июня. «350 лет назад по решению русского царя Алексея Михайловича был построен первый военный корабль России. Он назывался «Орел», – рассказал зампред правительства. Именно поэтому, руководствуясь настойчивыми пожеланиями, если не сказать требованиями, правительство России 30 мая выпустило постановление об учреждении Дня кораблестроителя».

Вице-премьер воспользовался возможностью и поздравил строителей с первой годовщиной учрежденного праздника. В числе заслуг российских корабелов он назвал обновление российского флота, которое было осуществлено в течение

считанных лет.

Также удалось в кратчайшие сроки воссоздать отрасль морского газотурбостроения, заявил вице-премьер. Рыбинский завод «Сатурн» приступил к изготовлению газотурбинных агрегатов для ВМФ России взамен украинских.

«Мы в кратчайшие сроки сумели воссоздать целую отрасль морского газотурбостроения. Те силовые машины, которые мы получали с Укра-

*“По объему выпуска в 2016 году практически на 100% повторили результат 2015 года по военному кораблестроению, а гражданское судостроение показало результат 140%”*

ины... мы напряглись и сделали это дело. И сегодня на этом [на «Сатурне»] заводе началось изготовление газотурбинных агрегатов», – сказал он на церемонии открытия VIII Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге.

По его словам, почти все элементы военного кораблестроения и гражданского судостроения, закупаемые ранее за рубежом, замещаются на отечественных предприятиях.



### На судовой верфи «Звезда» начинают строить сухой док

На верфи будут создавать высокотехнологичные крупнотоннажные суда, морские буровые, разведочные и добычные платформы, суда обслуживающего флота, в том числе ледового класса.

Дмитрий Рогозин: «Мы подходим к завершающему этапу нашего видения завода – это начало работы по сухому доку, также самому крупному в нашей стране, который позволит строить суда, корабли неограниченного водоизмещения. Прежде всего, гражданского назначения».

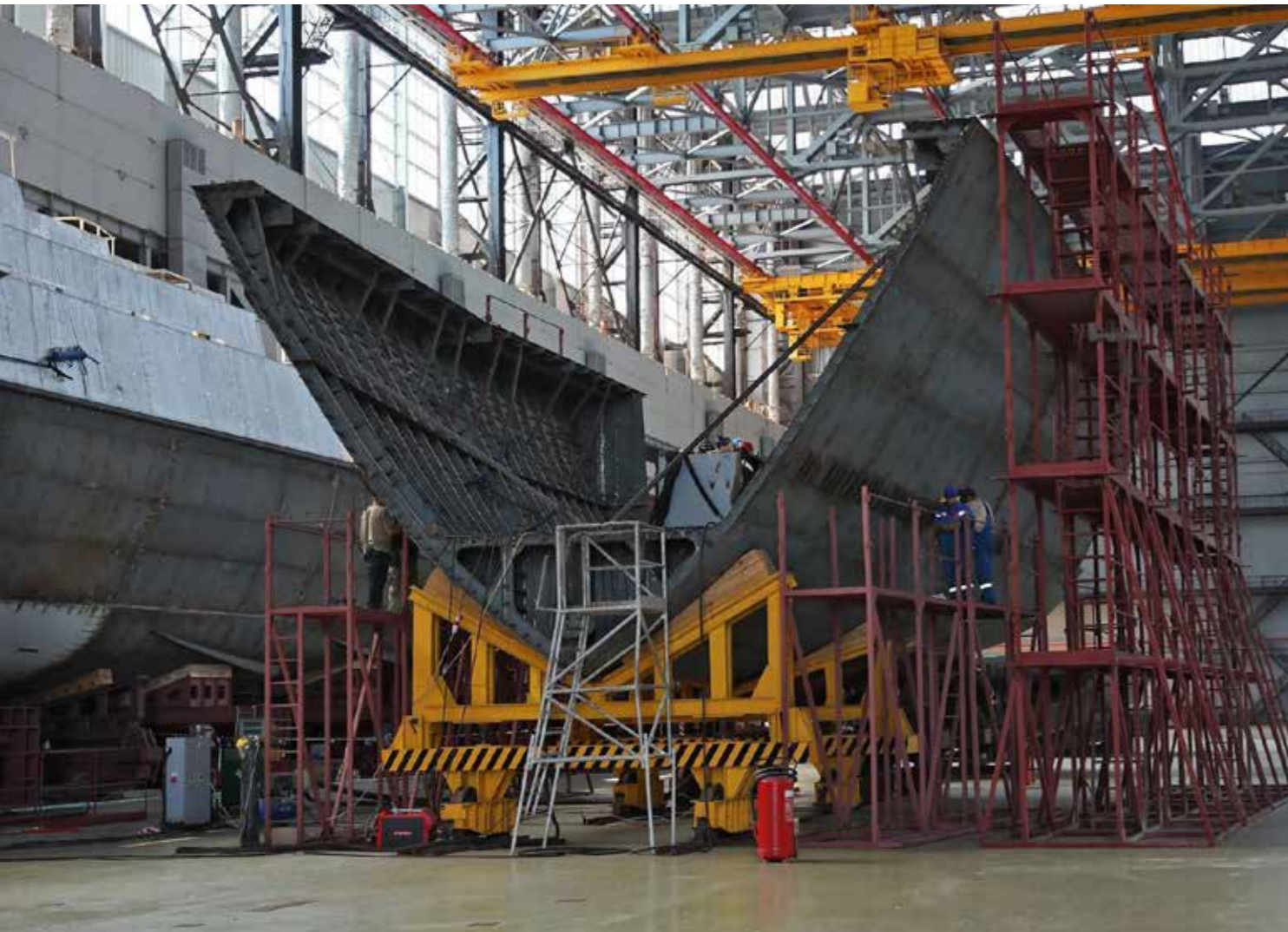
По словам вице-премьера, председателя Морской коллегии, строительство «Звезды» «на постоянной основе находится в поле зрения президента РФ», Владимир Путин ежеквартально получает сообще-

*“Мы подходим к завершающему этапу нашего видения завода – это начало работы по сухому доку, также самому крупному в нашей стране, который позволит строить суда, корабли неограниченного водоизмещения. Прежде всего, гражданского назначения”*

ния с места. При этом он похвалил текущую организацию производства на заводе: «Оно не ждет того, как появятся контуры предприятия в законченном виде. Во всех производственных цехах развернуты работы даже в три смены».

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе дальне-

восточного завода «Звезда» консорциумом «Роснефтегаза», «Роснефти» и «Газпромбанка». Проект комплекса предполагает строительство тяжелого достроечного стапеля, сухого дока, производственных цехов полного цикла, а также цехов для строительства офшорной морской техники.



#### Предприятия судостроительной отрасли Крыма

Судостроительный завод «Море» (Феодосия, Республика Крым) построит серию универсальных траулеров «Север» для Черноморской рыбодобывающей компании. Инвестиционный меморандум по строительству траулеров-сейнеров подписан в Крыму.

Как сообщил Дмитрий Rogozin, ведущими предприятиями судостроительной отрасли являются керченский завод «Залив», феодосийский завод «Море» и Севастопольский морской завод. Так, для поддержки крымских предприятий, стратегическим партнёром судостроительного завода «Море» стало ОАО «Пелла» (Санкт-Петербург).

Рогозин озвучил предложения загрузки судоверфей по линии гражданских заказчиков. Так, проектом

*“Так, проектом стратегии развития рыбохозяйственного комплекса для нужд Азово-Черноморского бассейна предусматривается создание 18 новых современных судов рыбопромыслового флота с инвестиционным бюджетом 63 млрд руб. Целесообразно, эти суда должны строиться на верфях полуострова”*

стратегии развития рыбохозяйственного комплекса для нужд Азово-Черноморского бассейна предусматривается создание 18 новых современных судов рыбопромыслового флота с инвестиционным бюджетом 63 млрд руб. Целесообразно, эти суда должны строиться на верфях полуострова.

ФГУП «Судостроительный завод «Море» – предприятие, специализирующееся на производстве и ремонте скоростных кораблей, в том числе на подводных крыльях и воздушной подушке, прогулочных яхт и катеров с корпусами из алюминия-магниевого сплава. В своей специализации является самым крупным в России.



#### Высокий рост производства на судостроительном заводе «Залив» в Керчи

Темп роста производства военной продукции на судостроительном заводе «Залив» в Керчи по состоянию на апрель 2017 года составил 103%, по итогам 2016 года - 203,3%. Такие данные сообщил вице-премьер РФ, председатель Морской коллегии при Правительстве РФ Дмитрий Рогозин, открывая заседание коллегии военно-промышленной комиссии.

«Если говорить сухими цифрами, например, о заводе «Залив», темпы роста: 2016 год - всего 186%, гражданской продукции по прошлому году - 120,3%, военной - 203,3%, - сказал он. - На 1 апреля этого года - всего 124%, 845% - это гражданская продукция, соответственно 103% - военная».

Вице-премьер отметил, что эти

*“У меня было впечатление, что мы прилетели только после того, как улетела оттуда немецкая авиация, которая хорошенько отбомбилась. Не было ни одного целого стекла на этих заводах, а сейчас это совсем другое дело, настроение другое”*

цифры «не совсем корректные, потому что не было ничего, практически заводы не работали». Он напомнил свои первые впечатления, после посещения в 2014 году заводов в Керчи и в Феодосии.

Дмитрий Рогозин: «У меня было впечатление, что мы прилетели только после того, как улетела оттуда немецкая авиация, которая хорошень-

ко отбомбилась. Не было ни одного целого стекла на этих заводах, а сейчас это совсем другое дело, настроение другое».

При этом зампред правительства сделал особый акцент на том, что не следует почитать на лаврах, потому как имеется масса нерешенных вопросов, в том числе в кооперации, и с кадрами.



**Создавать ледокольный флот нужно в кооперации бизнеса и государства**

Дмитрий Rogozin: «В условиях существенных бюджетных ограничений решить вопрос развития атомного ледокольного флота в краткосрочной перспективе без участия бизнеса будет довольно сложно. Предлагаю обсудить возможные формы и условия кооперации государства и бизнеса для решения такой амбициозной задачи».

По словам Дмитрия Rogozina, увеличение грузопотока по Северному морскому пути заставляет задуматься и о необходимости организации круглогодичной навигации в его акватории. Это потребует комплексного подхода, чтобы обеспечить получение гидрографической, гидрометеорологической и карто-

графической информации, усилить мероприятия по предупреждению разливов нефти. Он подчеркнул, что большую роль в этом будет играть ледокольное обеспечение. Потребуется новые атомные ледоколы помимо уже трех строящихся ЛК-60.

Дмитрий Rogozin отметил, что перспективы развития таких проек-

тов, как «Ямал СПГ-2» неразрывно связаны со строительством ледоколов, в том числе таких, как суперледокол «Лидер». Его технические характеристики позволят обеспечить круглогодичное движение во всех направлениях по Севморпути современных газозовозов и других крупнотоннажных судов.

*“В условиях существенных бюджетных ограничений решить вопрос развития атомного ледокольного флота в краткосрочной перспективе без участия бизнеса будет довольно сложно. Предлагаю обсудить возможные формы и условия кооперации государства и бизнеса для решения такой амбициозной задачи”*



**Вывод «Ямала СПГ» на полную мощность увеличит грузопоток по Северному морскому пути**

Дмитрий Rogozin отметил, что в прошлом году объем грузоперевозок по Севморпути превысил рекордные 7,3 млн. тонн. По его словам, это напрямую связано с реализацией проекта «Ямал СПГ», и в дальнейшем его вклад в наращивание объема грузоперевозок по СМП возрастеткратно. Он напомнил, что в рамках проекта планируют ежегодно производить 16,5 млн. тонн сжиженного природного газа и до 1,1 млн. тонн стабилизированного газового конденсата с преимущественной поставкой на рынке стран Азиатско-тихоокеанского региона.

В Ямало-Ненецком автономном округе ежегодно добывают более 505 млрд. кубометров газа, это 80 процентов от общего объема всего российского газа. Извлекаемый объем нефти и газового конденсата составляет 52,5 млн. тонн - 9,6 процента от общего объема нефти в России. Разведанные извлекаемые запасы составляют 13 процентов от всех запасов нефти России, - сообщает tass.ru. Основными производителями энергоресурсов в регионе являются Газпром и НОВАТЭК. Построили самую северную железную дорогу Обская - Бованенково, функционируют два новых аэропорта, строят новый морской порт Сабетта, создают объ-

*“Дмитрий Rogozin отметил, что в прошлом году объем грузоперевозок по Севморпути превысил рекордные 7,3 млн. тонн. По его словам, это напрямую связано с реализацией проекта «Ямал СПГ», и в дальнейшем его вклад в наращивание объема грузоперевозок по СМП возрастеткратно. Он напомнил, что в рамках проекта планируют ежегодно производить 16,5 млн. тонн сжиженного природного газа и до 1,1 млн. тонн стабилизированного газового конденсата с преимущественной поставкой на рынке стран Азиатско-тихоокеанского региона”*

екты энергогенерации. В округе реализуют крупный железнодорожный проект «Северный широтный ход», который позволит удвоить суммарные провозные возможности транспортной инфраструктуры региона, а также вовлечь в хозяйственный оборот месторождения, не имевшие ранее перспектив к освоению из-за транспортной недоступности.

Вице-премьер призвал координировать работу по реализации инвестпроектов в Арктике, чтобы не распылять бюджетные ресурсы: «К сожалению, реализуемые проекты не всегда скоординированы между собой, что влечет неэффективное расходование средств и не позволя-

ет добиться желаемого мультипликативного эффекта. В условиях ограниченных бюджетных ресурсов крайне важно увязывать инвестиционные проекты между собой». По его словам, сейчас активно работают над новой редакцией государственной программы «О социально-экономическом развитии Арктической зоны». В неё государство закладывает механизмы, необходимые для создания инфраструктуры для развития опорных зон в целях реализации инвестиционных проектов. Дмитрий Rogozin подчеркнул, что их развитие должно преследовать не только экономические, но и социальные интересы.



#### Рост спроса на российские подлодки и малые корабли

*«Наши конструкторы умеют на кораблях относительно меньшего водоизмещения, чем, скажем, европейские и американские корабли, размещать такое количество оружия — сделать эти корабли буквально головорезами»*

Спрос на российские дизель-электрические подводные лодки и надводные корабли водоизмещением 150-400 тонн вырос в мире после участия в операции Вооруженных сил РФ в Сирии, отметил Дмитрий Rogozin в интервью телеканалу «Россия 24». Российские корабли продемонстрировали эффективную боевую работу и тем самым увеличили экспортный спрос.

«Если говорить про Военно-морской флот, то у нас котируются корабли относительно небольшого водоизмещения — это примерно от 150 до 400 тонн водоизмещения. Это те, в том числе, машины, которые себя прекрасно проявили во время антитеррористической операции в Сирии», — сказал Rogozin.

«Все мы помним, когда из подво-

дного, надводного положения дизель-электрические лодки 636-го проекта, которые на Западе называются «Черная дыра», стреляли ракетами «Калибр», одновременно залпы были сделаны с малых ракетных кораблей. И естественно такого рода успешная работа, да еще и эффектно продемонстрированная, является важным фактором подавления рынка. И у нас увеличилось количество заказов, закупок именно такого рода, класса боевых кораблей, подводных лодок», — отметил вице-пре-

мьер правительства РФ.

По его словам, «наши конструкторы умеют на кораблях относительно меньшего водоизмещения, чем, скажем, европейские и американские корабли, размещать такое количество оружия — сделать эти корабли буквально головорезами».

«То есть, скажем, наш корвет по вооружению равен фрегату. Наш малый ракетный корабль равен западному корвету и так далее», — заключил Rogozin.



#### Россия ограничит закупку судов и авиатехники за рубежом

Правительство получит право запрещать закупку авиатехники и судов за рубежом, если сумма контракта превышает определенный порог, заявил Дмитрий Rogozin в ходе посещения завода «Звезда».

Эта инициатива коснется компаний, в которых доля государства превышает 50%, а также их «дочек».

«То, о чем говорил [глава «Роснефти»] Игорь Иванович Сечин по поводу неких пробелов в законодательной базе, — это действительно так, но это будет в ближайшее время исправлено. Уже в Госдуму поступил одобренный правительством законопроект, в соответствии с которым теперь комиссия по импортозамещению правительства будет обладать исключительными правами регулировать все заказы выше опре-

*«Правительство получит право запрещать закупку авиатехники и судов за рубежом, если сумма контракта превышает определенный порог, заявил Дмитрий Rogozin в ходе посещения завода «Звезда». Эта инициатива коснется компаний, в которых доля государства превышает 50%, а также их «дочек».*

деленных сумм», — рассказал вице-премьер.

Нужно будет согласовывать с правительством размещение за рубежом заказов на авиатехнику свыше миллиарда рублей, на вертолеты — свыше 400 миллионов, на морскую технику — свыше двух миллионов.

При этом последнюю цифру Дмитрий Rogozin назвал «чрезвычайно небольшой» и пообещал, что порог по морской технике поднимут.

Упомянутый законопроект был зарегистрирован в Госдуме 5 сентября 2017 года.





## О выставке «НЕВА 2017»

14-я Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017» состоится в Санкт-Петербурге с 19 по 22 сентября 2017 года.

Выставка и конференция «НЕВА» основана в 1990 году по совместному Распоряжению Минсудпрома и Минморфлота Союза ССР. Правительством Российской Федерации 21 октября 2013 г. принято Распоряжение № 1910-р о регулярном проведении в Санкт-Петербурге международных выставок и конференций «НЕВА» с периодичностью 1 раз в 2 года (по нечётным годам).

Выставка «НЕВА-2017» включена в Планы работ на 2017 год и пройдёт под эгидой Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации и Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга под патронажем Торгово-промышленной палаты РФ.

В выставке «НЕВА-2017» со стендами, отраслевыми и национальными экспозициями в павильонах F и G МКВЦ «ЭКСПОФОРУМ» на площади более 12.000 квадратных метров нетто участвуют более 550 фирм и предприятий из 35 стран, включая: Россию, Беларусь, Казахстан, Украину, Германию, Австрию, Францию, Бельгию, Голландию, Данию, Норвегию, Швецию, Финляндию, Великобританию, Швейцарию, Испанию, Италию, Исландию, Польшу, Португалию, Грецию, Хорватию, Эстонию, Латвию, Литву, Турцию, Китай, Индию, Южную Корею, Сингапур, Гонконг, Объединённые Арабские Эмираты, Либерию, Австралию, США.

Министр транспорта РФ М.Ю. Соколов

30 мая 2017 г. подписал Распоряжение Министерства транспорта РФ № МС-88-р об образовании Организационного комитета Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017» во исполнение п.2 Распоряжения Правительства РФ №1910-р и в целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, правительства Санкт-Петербурга и заинтересованных организаций по подготовке и проведению международной выставки и конференции «НЕВА-2017».

Минпромторг России и Департамент судостроительной промышленности и

морской техники Минпромторга России вошли в оргкомитет НЕВА-2017. По информации Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, в письме Министра промышленности и торговли Мантурова Д.В. в адрес Губернатора Санкт-Петербурга Полтавченко Г.С. указывается, что: «...Министерство промышленности и торговли Российской Федерации на протяжении нескольких лет принимает участие в Международной выставке по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА». За это время «НЕВА» зарекомендовала себя как востребованная коммуникативная площадка для объединения многих аспектов судостроения и судоходства, презентации современных технологий...». Учитывая важность XIV Международной выставки по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа НЕВА-2017, Минпромторг России предложил кандидатуры О. Н. Рязанцева, заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации для включения в состав оргкомитета «НЕВА-2017» в качестве заместителя сопредседателя и Н.В. Шабликова - заместителя директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Российской Федерации в

*“Правительством Российской Федерации 21 октября 2013 г. принято Распоряжение № 1910-р о регулярном проведении в Санкт-Петербурге международных выставок и конференций «НЕВА» с периодичностью 1 раз в 2 года (по нечётным годам).”*

качестве члена организационного комитета.

Как сообщает МИД РФ, по поручению Министра иностранных дел Российской Федерации Сергея Лаврова российские дипломатические учреждения за рубежом проводят работу по информированию заинтересованных иностранных партнёров о предстоящей международной выставке и конференции по гражданскому судостроению «НЕВА-2017» и приглашению к участию в ней представителей профильных структур.

В состав организационного комитета

«НЕВА-2017» вошёл руководитель территориального органа – представитель МИД России в Санкт-Петербурге Владимир Запелалов, а также заместитель министра сельского хозяйства Российской Федерации – руководитель Федерального агентства по рыболовству Илья Шестаков в качестве заместителя сопредседателя.

Ранее согласие на участие в работе Организационного комитета «НЕВА» также подтвердили: М.Ю. Соколов, Министр транспорта Российской Федерации, как сопредседатель оргкомитета, В.А. Олерский, заместитель Министра транспорта



*“Традиционно в выставках «НЕВА» участвуют более 500 фирм и предприятий из 35-ти стран. По оценке участников, «НЕВА» представляет собой «самую крупную гражданскую морскую выставку в своём классе не только в Восточной Европе, но и на всём постсоветском пространстве»”*



Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта, как заместитель сопредседателя, Г.С. Полтавченко, губернатор Санкт-Петербурга, как сопредседатель оргкомитета, Президент АО «Объединённая судостроительная корпорация» А.Л. Рахманов, руководители профильных комитетов правительства Санкт-Петербурга, отраслевых ассоциаций, союзов, ведущих предприятий отрасли.

Традиционно в выставках «НЕВА» участвуют более 500 фирм и предприятий из 35-ти стран. По оценке участни-

ков, «НЕВА» представляет собой «самую крупную гражданскую морскую выставку в своём классе не только в Восточной Европе, но и на всём постсоветском пространстве».

У участников Международного морского рынка и организаторов международного участия в выставке растёт уверенность в том, что НЕВА-2017 стремится к тому, чтобы стать одной из наиболее успешных выставок в этом году и в своей 27-летней истории. Международный и внутренний спрос на выставку 2017 года опережает период прошлой выставки

«НЕВА-2015» на 10-12%, как с международной, так и с Российской стороны что соответствует положительному ответу глобальной морской отрасли на перспективы Российского морского рынка.

Одним из основных приоритетов выставки «НЕВА-2017» остается тематика производства гражданских судов и морских сооружений, техники для освоения морского шельфа, обслуживания морских центров нефтегазодобычи, коммерческой навигации по Севморпути, включая производство высокотехнологичных судов ледового класса, ледоколов, офшорной техники для работы на арктическом, дальневосточном шельфах и на Каспии.

Отдельным фокусом мероприятий 2017 года станет обсуждение и демон-

страция возможностей по строительству грузовых, пассажирских и круизных судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, специализированного, торгового и служебно-вспомогательного флота, рыбопромыслового флота с использованием новых финансовых инструментов поддержки его строительства: субсидирования кредитной ставки, судового гранта на строительство судов, механизмов лизинга и целевого квотирования добычи биоресурсов для целей обновления флота.

Планируется представить эффектив-



ные бизнес-решения по формированию портфелей серийных судостроительных заказов, что, по оценкам, на 18% удешевляет стоимость судна, а также созданию набора унифицированных проектных решений и перспективных платформ, имеющих широкий потенциал реализации на их базе более узкой специализации.

Предполагается обсудить развитие локализации, как одного из важнейших направлений долгосрочного развития гражданского судостроения, а также сопутствующих технологий, включая сварку и родственные технологии в судостроении, производстве морской техники, создании береговой инфраструктуры и гидротехническом строительстве.

Важной тематикой станет программа модернизации существующих и создания новых мощностей, судостроительных и промышленных кластеров в целях строительства крупных и среднетоннажных судов, обновления коммерческого флота для транспортировки грузов и создания морской техники для обеспечения добычи природных ресурсов на континентальном шельфе.

Тематика строительства и модернизации рыбопромыслового флота, производства судового оборудования и вооружения, развития и модернизации инфраструктуры и суперструктуры рыбных портов входит в тематику выставок «НЕВА» с 1995 года. В рамках деловой

программы «НЕВА-2017» на 21 сентября 2017 года запланировано проведение Второй традиционной Международной конференции «Обновление рыбопромыслового и научно-исследовательского флота, развитие судостроения, судового машиностроения и производства оборудования для нужд рыбодобывающих предприятий». Организаторы: АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», КБ «Восток».

Так же, на выставке на 21 сентября

2017 г. запланирована традиционная Пятая ежегодная конференция «Техника и технологии для портов: эффективные инвестиции». Партнер конференции – комитет по технологии и механизации Ассоциации морских торговых портов (АСОП). Отдельная сессия на конференции 2017 года будет посвящена развитию мощностей и модернизации терминалов по перевалке нефти и нефтепродуктов (технологическое оборудование, реконструкция и строительство резервуаров,

*“Одним из основных приоритетов выставки «НЕВА-2017» остается тематика производства гражданских судов и морских сооружений, техники для освоения морского шельфа, обслуживания морских центров нефтегазодобычи, коммерческой навигации по Севморпути, включая производство высокотехнологичных судов ледового класса, ледоколов”*



обеспечение безопасности терминалов и проведения грузовых операций, инженерно-технические средства охраны, системы пожаротушения и противопожарной защиты территории).

Выставка и конференция «НЕВА-2017» предлагает широкие возможности для демонстрации и продвижения бизнес-решений и технологий по актуализированным стратегическим целям и задачам дорожной карты по развитию судостроения, производства судового оборудования и систем сегментов «Инновационное судостроение», «Технологии освоения ресур-

сов океана» и «Цифровая навигация»: в сегменте «Инновационное судостроение»: создание, апробирование и предложение рынку новых типов судов (транспортных и специальных), интеллектуального судового и портового оборудования, в том числе, роботизированного; разработка коммерческих решений для автономных аппаратов и безэкипажных судов, решений для энергоэффективного судна, новых технологий судостроения и ремонта: от виртуального моделирования и средств предиктивного технического обслуживания до роботизированных

комплексов на производстве и прогрессивных материалов.

- в сегменте «Технологии освоения ресурсов океана»: создание коммерчески успешных решений для мирового рынка в области новых средств морской добычи, разведки и инженерных изысканий, энергетики на возобновляемых источниках энергии океана, морских биотехнологий, средств подводной робототехники, приборов и сенсоров, средства подводной связи и позиционирования.

- в сегменте «Цифровой навигации»: создание средств е-навигации для судов и береговых систем, средств обмена информацией, платформ мультиагентского взаимодействия, сервисов на основе «больших данных», перспективных платформ для морских телекоммуникаций, решений для рыбопромыслового флота и экологического мониторинга.

В рамках Международной выставки «НЕВА-2017» рабочая группа «Маринет» Национальной технологической инициативы представит прорывные технологии для морской отрасли, которые будут определять облик глобальной индустрии в ближайшие десятилетия. Ведущие разработчики и производители продемонстрируют свои перспективные решения в области инновационного судостроения, технологий освоения ресурсов океана и навигации.

«Маринет» объединяет различные

предприятия и научные организации – от ведущих российских компаний и академических институтов до стартапов и исследовательских коллективов, которые ориентированы на создание высокотехнологичных решений для морской отрасли. «Маринет» осуществляет их поддержку и продвижение в России и за рубежом путем акселерации и финансовой поддержки проектов, совершенствования нормативно-правовой базы в целях внедрения новых технологий, и поддержки кооперации и альянсов участников рынка.

В рамках экспозиции «Маринет» на выставке и отдельной конференции-семинара 20 сентября 2017 года посетители смогут ознакомиться с целым рядом решений, которые представляют самый передовой край морских технологий: скоростной транспорт, подводная робототехника, средства е-навигации, новая энергетика, подводная разведка и связь, перспективные направления судового оборудования. На пленарном заседании с ключевым докладом о реализации проектов выступит руководитель рабочей группы «Маринет» Сергей Генералов. В этот же день пройдут две параллельные сессии, в рамках которых авторы отдельных проектов представят свои разработки: первая сессия объединяет треки #Digital и #Underwater, вторая – треки #High-Speed и #NewEnergy.

Также площадка Международной выставки «НЕВА-2017» позволит установить прямые контакты и кооперацию с участ-

никами «Маринет», обсудить вопросы развития технологий с их ведущими экспертами.

«Северо-Западное Пароходство (СЗП) приглашает посетить свою экспозицию на выставке «НЕВА-2017» в преддверии 95-летия со дня основания.

Северо-Западное пароходство (СЗП) - постоянный экспонент выставок «НЕВА» - 30 января 2018 года отмечает 95-летний юбилей со дня основания компании. Правопреемник государственного предприятия «Северо-Западное речное пароходство», образованного в 1923 году, СЗП является крупнейшим оператором судов смешанного «река-море» плавания в системе водного транспорта России. СЗП входит в группу VBTH – судоходный и судостроительный дивизион международной транспортной группы UCL Holding, консолидирующей ряд российских судоходных, железнодорожных, стивидорных

и логистических компаний.

Темой очередного, пятого, заседания Международного экспертного совета по сотрудничеству в Арктике, которое пройдет в рамках деловой программы, посвящено вопросам обеспечения экологической безопасности в Арктике.

В заседании примут участие российские и иностранные эксперты, представители дипкорпуса стран-участниц и стран-наблюдателей Арктического совета. Среди заявленных тем выступлений основное место отведено проблемам обеспечения экологической безопасности в случае нештатных ситуаций в арктической зоне: разливы нефтепродуктов и иные техногенные аварии. Кроме вопросов экологии, на мероприятии планируется также поднять и тему климатических изменений. Особенно – влияние изменений климата на ситуацию в Арктике.

*“В 2017 года исполнилось 20 лет со дня основания АО «ТРАНСТЕХ НЕВА ЭКСИБИШНС» – постоянно действующей дирекции выставок и конференций «НЕВА» и «ТРАНСТЕК» ”*



*“Отдельным фокусом мероприятий 2017 года станет обсуждение и демонстрация возможностей по строительству грузовых, пассажирских и круизных судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, специализированного, портового и служебно-вспомогательного флота» ”*

# НЕВА 2017

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 19 – 22 СЕНТЯБРЯ 2017

## ПРОГРАММА ВЫСТАВКИ И КОНФЕРЕНЦИИ «НЕВА-2017»

19 сентября 2017 г.		
10.00 – 18.00	Работа выставки «НЕВА-2017».	Павильоны "F" и "G" КВЦ «ЭкспоФорум»
10.00 - 17.30	Программа торговой делегации города Пусан(Южная Корея) в России-2017( деловые встречи в формате 1 на 1)  * Частное мероприятие, только по приглашениям Организаторов	Конференц-зал H25-H27 ВЦ, Галерея пассажа, этаж 2
11.00	Церемония официального открытия выставки «НЕВА-2017»	Зона входа в павильон "F" КВЦ «ЭкспоФорум»
12.00 - 13.30	Расширенное выездное заседание Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга с участием членов Организационного Комитета «НЕВА-2017»  Организаторы: Морской Совет при Правительстве Санкт-Петербурга  * По приглашениям Организаторов	Конференц-зал В1-В2 Конгресс-центра ВК «ЭКСПОФОРУМ», 2 этаж, Корпус С.
12.00 - 16.00	Семинары-презентации компании IXBlue ( Франция),производителя высокоточных систем навигации и подводного позиционирования и компании EIVA (Дания), производителя программного обеспечения для морских исследований. <b>Организаторы:</b> Компания «Технополь»	Конференц-зал G28-G29 ВЦ, Галерея пассажа, этаж 2

13.00 - 15.00	<p>Круглый стол: «Критерии локализации производства судов и судового комплектующего оборудования в Российской Федерации»</p> <p><b>Программа круглого стола:</b> Вступительное слово Вице-президента по МТО и управлению поставками АО «ОСК» - А.В.Бузинов.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>«О видах государственной поддержки отечественного судостроения и судового машиностроения» - Н.В.Шабликов, заместитель директора Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.</li> <li>«Роль и место АО «ОСК» в решении задачи развития отечественного судостроения и обновления российского гражданского флота» – Д.П.Пряхин, Директор Департамента маркетинга и продаж АО «ОСК».</li> <li>«О критериях локализации в судостроении и судовом машиностроении» - А.В.Наволоцкий, директор Департамента развития поставщиков и координации ОКР АО «ОСК»;</li> <li>Программы лизинга морских и речных гражданских судов на период до 2030 и до 2050 - основа в решении актуальной государственной задачи обновления российского флота, преимущества АО «ОСК» при реализации Программ лизинга судов для развития отрасли судостроения и обновления флота – А.А. Бабич, Генеральный директор ЗАО «Гознак-лизинг». «Системные проблемы импортозамещения в области судового машиностроения и приборостроения. Пути решения.» - В.В.Ханычев, генеральный директор АО «ЦНИИ «Курс».</li> <li>ПАО «ОЭЗ» Лотос» - С.Ю. Милушкин, Генеральный директор</li> </ol> <p>Обсуждение затронутых вопросов с представителями компаний. Подведение итогов – А.В.Бузинов, Вице-президент по МТО и управлению поставками АО «ОСК».</p> <p>Организаторы: АО «ОСК» *Открытое партнёрское мероприятие.</p>	ККонференц-зал G22-G24 ВЦ, Галерея пассажа, этаж 2
13.00	Семинар «Руководство РС по применению положений Полярного кодекса» Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
13.30	Семинар «Освидетельствование судов на соответствие положениям Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах»	стенд РС F1017, павильон F

14.00 - 16.00	Круглый стол «Международные горизонты экологического сотрудничества в Арктике. Защита Арктической морской среды». Организаторы: Международный экспертный совет по сотрудничеству в Арктике.	Конференц-зал G25-G27, Галерея пассажира, этаж 2
15.00 - 15.30	Посещение совместной делегацией и Руководством АО «ОСК» и Минпромторга России стендов предприятий – участников «НЕВА-2017».	
15.00	Семинар «Одобрение материалов и изделий для судов и ПБУ» Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
15.30 - 17.00	Подписание Меморандумов о стратегическом партнерстве между АО «ОСК» и рядом ведущих Международных поставщиков судового и судового комплектующего оборудования в присутствии Руководителей Минпромторга России.	
20 сентября 2017 г.		
10.00 – 18.00	Работа выставки «НЕВА-2017».	Павильоны "F" и "G" КВЦ «ЭкспоФорум»
10.00 - 13.00	Заседание «Применение композитных материалов в судостроении». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	Конференц-зал H20-H21 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2
10.00-14.00	Пленарное заседание (панельная дискуссия) «Развитие круизного судоходства». Организаторы: Общероссийское отраслевое объединение работодателей «Российская Палата Судоходства», Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова».	Конференц-зал H22-H24 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2
12.00 - 13.30	Расширенное выездное заседание Морского Совета при Правительстве Санкт-Петербурга с участием членов Организационного Комитета «НЕВА-2017»  Организаторы: Морской Совет при Правительстве Санкт-Петербурга  * По приглашениям Организаторов	Конференц-зал В1-В2 Конгресс-центра ВК «ЭКСПОФОРУМ», 2 этаж, Корпус С.
15.00 - 17.00	Круглый стол «Оптимизация процессов проектирования в судостроении и судоремонте». Организаторы: CADMATIC (Нидерланды-Финляндия), ГУМФ им. адм С.О.Макарова	Конференц-зал H22-H24 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2
10.00 - 18.00	Третья конференция «Специализированный, портовый и служебно-вспомогательный флот. Новые проекты, технологии и оборудование для строительства и модернизации». Организаторы: ИД «Морские вести России» (Москва), Журнал «Морской Флот».	Конференц-зал G25-G27 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2

11.00	Семинар «Вопросы выполнения требований Конвенции BWM-2004». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
12.00-13.00	Пленарное заседание «Интеллектуальная система управления морским транспортом и технологии освоения мирового океана-MariNet». Организатор: Государственный институт развития -Российская венчурная компания-АО «РВК»	Конференц-зал G22-G24ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
13.20 - 16.40	Сессия 1: отраслевые треки #Digital и #Underwater, «Интеллектуальная система управления морским транспортом и технологии освоения мирового океана-MariNet». Организатор: АО «РВК»	Конференц-зал G22-G24ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
13.20 - 16.20	Сессия 2: отраслевые треки #High-Speed и #New Energy, «Интеллектуальная система управления морским транспортом и технологии освоения мирового океана-MariNet». Организатор: АО «РВК»	Конференц-зал G28-G29 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
11.30 - 14.00	Семинар «Современные технологии противопожарной защиты, оповещения и видеонаблюдения на судах, а также объектах морского\речного прибрежного базирования». Организаторы: ООО «ЭРВИСТ-Северо-Запад».	Конференц-зал H25-H27 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
13.00	Семинар «Новые дополнительные знаки в символе класса Регистра, связанные с использованием газового топлива на судах: GFS, GRS и LNG bunkering ship». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
14.00 - 16.00	Круглый стол в честь 95-летия ПАО «Северо-Западное пароходство». Организаторы: ПАО «Северо-Западное пароходство».	Конференц-зал G20-G21 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
14.00	Презентация «Возможности профессионального и карьерного развития в ФАУ «Российский морской регистр судоходства»». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
15.00 - 18.00	Российско-Финский семинар по сотрудничеству в области судостроения. Организаторы: АО «ОСК»	Конференц-зал H28-H29 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
16.00 - 17.00	Презентация «Scania XPI-двигатели для СПК и других скоростных судов». Организаторы: ООО «СПб Марин».	Конференц-зал H25-H27 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
21 сентября 2017 г.		
10.00 – 18.00	Работа выставки «НЕВА-2017».	Павильоны "F" и "G" КВЦ «ЭкспоФорум»
10.00 - 18.00	5-ая ежегодная конференция «Техника и технологии для портов: эффективные инвестиции». Организаторы: Журнал «Морские Порты» (Москва).	Конференц-зал G25-G27 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2

10.00 - 15.00	Семинар «День решений ПРОСОФТ для разработчиков приборов и АСУ морского применения». Организаторы: Компания ПРОСОФТ.	Конференц-зал G28-G29 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
11.00 - 16.30	2-ая Международная конференция «Обновление рыбопромыслового и научно-исследовательского флота, развитие судостроения, судового машиностроения и производства оборудования для нужд рыбодобывающих предприятий». Организаторы: АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», КБ «Восток».	Конференц-зал H25-H27 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2
11.00	Семинар «Программа комплексной оценки технического состояния судна (САР)». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
11.00	Семинар «Вопросы выполнения требований Конвенции BWM-2004». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
12.00	Семинар «Деятельность РС в области прикладных научных исследований и популяризации результатов научно-исследовательских работ». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
14.00	Презентация «Возможности профессионального и карьерного развития в ФАУ «Российский морской регистр судоходства». Организаторы: ФАУ «Российский морской регистр судоходства».	стенд РС F1017, павильон F
14.00 - 17.00	Морской семинар Российско-Германской Внешнеторговой Палаты. Организаторы: Российско-Германская Внешнеторговая Палата	Конференц-зал H28 - H29 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
14.00 - 16.00	Конференция на тему «Двигатель Cummins – QSK95». Организаторы: ООО «Камминз»	Конференц-зал H20-H21 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2
14.00 - 16.00	Панельная дискуссия «Как поднять инвестиционную активность в секторе водного транспорта России на новый уровень?». Организаторы АО «Газпромбанк Лизинг»	Конференц-зал G20-G21 ВЦ, Галерея пассажира, этаж 2.
22 сентября 2017 г.		
10.00 – 16.00	Работа выставки «НЕВА-2017».	Павильоны "F" и "G" КВЦ «ЭкспоФорум»

# НЕВА 2017

РОССИЯ ■ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ■ 19 – 22 СЕНТЯБРЯ 2017

ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ  
ОБЪЕДИНЕНИЕ



ГРУППА  
КОМПАНИЙ НВК

Группа компаний «НВК» работает в области судоремонта, инжиниринга и технического обслуживания флота более 9 лет. Принцип работы компаний, входящих в группу, основан на комплексном подходе к выполнению заказов путем тесной кооперации.

ООО «НВК-Инжиниринг»  
198035, Россия,  
г. Санкт-Петербург,  
Межевой канал, д.8  
тел/ факс: +7 (812) 680 29 88  
Сайт: [www.nwc-en.ru](http://www.nwc-en.ru)  
[nwcsgroup@nwcsgroup.ru](mailto:nwcsgroup@nwcsgroup.ru)  
**Филиалы:**  
г. Балтийск  
[baltic@nwcsgroup.ru](mailto:baltic@nwcsgroup.ru)  
г. Новороссийск  
[novoros@nwcsgroup.ru](mailto:novoros@nwcsgroup.ru)  
г. Нижний Новгород  
[novgorod@nwcsgroup.ru](mailto:novgorod@nwcsgroup.ru)

## НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



РЕМОНТ КОРАБЛЕЙ ВМФ И СУДОВ ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА



СУДОСТРОЕНИЕ: СТРОИТЕЛЬСТВО МАЛЫХ СУДОВ



ПОКРАСОЧНЫЕ И ЗАЧИСТНЫЕ РАБОТЫ



СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



МОНТАЖ И РЕМОНТ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ



ПРОВЕДЕНИЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ И ОПЫТНО-КОНСТРУКТОРСКИХ РАБОТ  
В СФЕРАХ: •СУДОСТРОЕНИЕ •МАШИНОСТРОЕНИЕ  
•СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ



КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО

Старт миссии «Золотой Век» на древне-русских ладьях в Святые земли Киж

Фото Ю.Масляева/ Морское фотографическое собрание





## Мы не зависим от импортных материалов

О судостроительной промышленности в интервью каналу «Россия 24» рассказал министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

– Денис Валентинович, здравствуйте. Начнем, пожалуй, с цифр: общий объем производства в российской судостроительной отрасли в 2016 году составил 507 миллиардов рублей, что на 7% больше, чем в году предыдущем. Первый вопрос: какой общий объем производства в российской судостроительной отрасли Вы ожидаете в 2017 году в денежном и количественном эквиваленте?

– Мы видим положительную тенденцию примерно с сохраняющимся ростом, может быть, чуть больше с учетом того, что заработал механизм инвестиционных квот по рыбопромысловой отрасли, и уже подписано 35 контрактов. Уточ-

ню: контракт на строительство тридцати пяти рыболовецких судов разной категории, разного класса. Это хороший задел на будущий период, но, естественно, часть работ будут выполнены, начиная с этого года, плюс у нас строятся два пассажирских круизных лайнера река-море (проект PV300). Мы исходим из того, что сдача кораблей будет в 2019 году. Но это впервые за – я уж не говорю российскую историю – в первую очередь советскую историю, потому что по разделению социалистического труда пассажирские суда строились в основном в восточной Европе – в ГДР и в Польше. Вот поэтому у нас такого опыта тогда не было. Если

говорить о гражданском судостроении, в этом году и впредь будет сохраняться тенденция роста. Как основа этого роста кораблестроение пока лидирует по объему производства и составляет более 60% от общего объема продукции, относящейся к категориям судостроения, кораблестроения.

Военные заказы пока доминируют, но мы исходим из того, что по мере наращивания заказов по гражданской продукции, с выходом на полный объем заказов по рыболовецкому флоту, по торговому флоту для внутренних речных путей, с учетом принятия нормативных актов, которые запрещают использования судов

*“Если говорить о гражданском судостроении, в этом году и впредь будет сохраняться тенденция роста. Как основа этого роста кораблестроение пока лидирует по объему производства и составляет более 60% от общего объема продукции, относящейся к категориям судостроения, кораблестроения.”*

для перевозки углеводородов по рекам (мы, как правительство, приняли решение: с 2018 года это будет обязательно двухстеночные системы строительства кораблей для большей безопасности), естественно, придется обновлять флот для тех перевозчиков, тех транспортных компаний, которые сегодня экспортируют этот флот.

– А на сколько российское судостроительство независимо от импортных комплектующих, материалов?

– Что касается материалов, здесь мы чувствуем практически полную независимость. Особенно это касается кораблестроения. Мы ощущаем определенную зависимость по агрегатам и комплектующим судового оборудования, это касается

именно гражданского судостроения. Нам еще предстоит большая работа в рамках программы импортозамещения, где четко прописаны планы реализации по тем мероприятиям, которые сегодня закупаются по импорту. Это зависит от объемов заказов, но исходя из планов, которые есть у Объединенной судостроительной корпорации, у других частных верфей, которые



Универсальный атомный ледокол проекта 22220





Кран «Голиаф» на ДВЗ «Звезда»

## Справка

Кран «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн был изготовлен в рамках совместного контракта между ДВЗ «Звезда» и фирмой China Heavy Industry Corporation Nantong. Сейчас завершается строительство и монтаж «Голиафа» на территории «Звезды» над тяжелым стапелем, что позволит быстрее строить и гражданские, и военные суда.

располагаются практически по всей территории страны.

Сейчас вы знаете, что реализуется стройка нефтяной компании «Роснефть» на Дальнем Востоке на территории завода «Звезда». Это будет самый большой сухой док в России. Сегодня у нас есть один сухой док в Крыму на заводе «За-

лив», он чуть больше 300 метров, док на «Звезде» будет более 420 метров. С учетом планов реализации этого проекта мы приняли своевременное решение не делать сухой док на Северной верфи, хотя изначально планировали. Там мы будем делать тяжелый стапель, строительные работы уже начаты, идет подготовка пло-

щадки, совершается проектно-сметная документация, рабочая документация по реализации самих технологий. Тяжелый стапель позволит реализовывать проекты и военного кораблестроения, и крупного тоннажного гражданского судостроения.

**– А вот новейший судостроительный комплекс «Звезда» на Дальнем Востоке... в портфеле заказов уже 150 судов – в чем уникальность этого комплекса, и насколько он сможет стать флагманом гражданского судостроения?**

– У «Звезды» основная уникальность заключается, как я уже сказал, в наличии сухого дока, что позволит строить суда размерности более двухсот пятидесяти метров. Это большие суда, которые у нас в стране до этого не строились. Тенденции в судостроении в России и в мире – использование насыщенных крупноблочных конструкций – мы сможем реализовать за счет крана «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн. Сейчас завершается строительство и монтаж «Голиафа» на территории «Звезды» над тяжелым стапелем, что позволит быстрее строить и гражданские, и военные суда за счет задействования других верфей, где будет заказываться производство именно насыщенных крупных блоков.

*“Сейчас вы знаете, что реализуется стройка нефтяной компании «Роснефть» на Дальнем Востоке на территории завода «Звезда». Это будет самый большой сухой док в России. док на «Звезде» будет более 420 метров.”*

**– А станет ли грузовой кран «Голиаф» самым мощным морским краном?**

– Это будет самый крупный морской кран на сегодняшний день в России, это точно. Думаю, что и одним из самых крупных в мире.

**– В Крыму сейчас одиннадцать судостроительных и судоремонтных предприятий. Насколько они готовы к дню сегодняшнему, и насколько их удалось интегрировать, так сказать, в государственные и частные заказы?**

– В целом промышленный сектор Крыма, Севастополя уже эффективно встроился в общую семью и систему промыш-

ленности России. Особенно это касается судостроения в части трех предприятий, ведутся интенсивные работы по их модернизации. На первом предприятии начата реализация проекта по обновлению мощностей – это завод «Залив» в Керчи, в Феодосии завершается реконструкция завода «Море», и там, и там они обеспечены заказами и по военной линии, и по гражданской. Строятся легкие корветы и кабелеукладчики, специальные суда снабжения гражданского флота. Эти два предприятия не входят в периметр Объединенной судостроительной корпорации, они самостоятельно развиваются, в

частности завод «Залив» входит в периметр Зеленодольского судостроительного предприятия, которое находится в Татарстане. Они работают совместно, дополняя друг друга. Что касается Севморзавода, он как раз входит в периметр ОСК, находится в Севастополе, там общий объем модернизации составляет примерно 2 миллиарда рублей. Опять же проект уже начат, и мы рассчитываем, что это обновит мощности и даст возможность производить конкурентоспособную технику для военного флота и для гражданских заказчиков.

**– Сколько ледоколов сегодня строятся**



Модель новейшего ледокола «Лидер»



Круизный лайнер проекта «PV300»

## Справка

Судно проекта «PV300» класса «река-море» предназначено для перевозки пассажиров на круизных линиях Москва - Астрахань, Москва - Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам и Москва - Ростов-на-Дону через Волго-Донский канал

**и проектируется, и кто это финансирует?**

– У нас строятся дизельные ледоколы, в основном это Выборгский судостроительный завод, и атомные ледоколы, которые строятся на Балтийском заводе. Оба завода входят в периметр Объединенной судостроительной корпорации. Мы вообще единственная в мире страна, кто производит и эксплуатирует атомные ледоколы. Мы рассчитываем на то, что это будет способствовать, во-первых, освоению Севморпути – объемы трафика, объемы перевозок по этому маршруту с каждым годом увеличивается. И, по мере выхода из эксплуатации атомного флота, те ледоколы, которые строятся сегодня,

будут пополнять Атомфлот. Мы рассчитываем на развитие нового поколения более мощных ледоколов. Проект называется «Лидер», это самые крупные в мире ледоколы, и мы исходим из того, что, при завершении бизнес-плана (программа ведется под эгидой Росатома) можно будет построить как минимум 3 ледокола более ста мегаватт мощности где-то к 2024-2025 году.

– **Есть неподтвержденная информация о разработке авианесущего крейсера «Шторм», можете ли уже раскрыть какие-то детали?**

– Эскизный проект был представлен Министерству обороны. Здесь все будет

зависеть от заказчика в части выбора окончательного облика, основываясь на том эскизном проекте, который на сегодняшний день разработан. Поэтому, исходя из проделанной работы, исходя из военной доктрины, мы будем ждать решения от Министерства обороны в части дальнейшей судьбы этого проекта.

– **А как работает судовой утилизационный грант, и сколько организаций уже смогли подать заявки или им воспользоваться?**

– Утилизационные гранты, которые с этого года предоставляются эксплантатам судов для обновления своего флота при наличии и сдачи старого флота, который находится сейчас в эксплуатации, либо, наоборот, списан и не находится в эксплуатации, мы компенсируем до 10% по широкой номенклатуре судов, за исключением пассажирских. По пассажирским у нас отдельное решение – до 15%, это решение было принято исходя из того, что пассажирские перевозки менее эффективны экономически, поэтому мы оказываем большую поддержку со стороны государства, для того чтобы была заинтересованность у туристического флота обновлять сегодня свои основные средства.

– **Возвращаясь к первому вопросу – строительство круизных судов. Чем они интересны?**

– Это первый опыт, но я уверен, что он будет успешным. Мы взяли наверно самый продвинутый проект в этой части, это суда река-море, которые могут использо-

*“Мы рассчитываем на развитие нового поколения более мощных ледоколов. Проект называется «Лидер», это самые крупные в мире ледоколы, и мы исходим из того, что, при завершении бизнес-плана (программа ведется под эгидой Росатома) можно будет построить как минимум 3 ледокола более ста мегаватт мощности где-то к 2024-2025 году.”*

ваться на маршруте от Москвы до Санкт-Петербурга включая переход по Онеги и Ладоге. Там бывают штормы, поэтому мы исходим из того, что те технологии и тот проект, который сегодня реализуется, будет обеспечивать полностью безопасность подобных переходов, а это и черноморские маршруты, и Азовский бассейн.

– **То есть такое европейское судно будет.**

– Это будет абсолютно европейское судно на 300 пассажиров, образ его очень современный необычный. Это будет хоть и первый, но опыт, который позволит в

дальнейшем уже строить серийно, и не только для российских заказчиков, но и для зарубежных, поэтому мы привлекаем к этой работе наших коллег из хельсинской судовой верфи, которая принадлежит Объединенной судостроительной корпорации, в части использования их опыта отделки. Хотя, как я сказал, материалы в основном российские. Мы берем технологии обработки судовой мебели и того оборудования, которое традиционно было импортом, при этом по программе импортозамещения мы их синхронизировали с появлением уже российских

образцов и агрегатов, поэтому такой масштабный хороший проект. Думаю, Московское речное пароходство и другие водные бассейны нашей страны будут в нем заинтересованы в подобном проекте.

*Адаптация к печати – Морское Информационное Агентство*



Модель авианосца «Шторм» на выставке «Армия-2015»

## Приветствие участников Международной выставки «НЕВА-2017»



## Уважаемые коллеги!

В 2017 году исполнилось 10 лет со дня основания Объединённой судостроительной корпорации. ОСК по праву может считаться преемницей славных судостроительных традиций России, начало которым было положено еще 350 лет назад. В 1667 году царь Алексей Михайлович на госсредства заложил в районе села Дединово Луховицкого района Московской области первый российский военный корабль – фрегат «Орел». В память о том важном событии Правительство Российской Федерации в мае этого года приняло решение об учреждении федерального профессионального праздника нашей отрасли – Дня кораблестроителя. Поздравляю с этим всех корабелов! Это наш общий профессиональный праздник!

ОСК активно строит современный гражданский флот для работы в море, на шельфе и на внутренних водных путях. Важнейшая производственная задача, стоящая перед ОСК в гражданском судостроении – обеспечение потребностей отечественных компаний в строительстве ледоколов, транспортных, научно-исследовательских, аварийно-спасательных и вспомогательных судов, а также широкой гаммы морской техники для освоения континентального шельфа. Безусловное конкурентное преимущество ОСК – проектирование и строительство судов и морской техники арктического класса, включая уникальные конвенциональные и атомные ледоколы. Корпорация остается крупнейшим производителем ледоколов в мире. Сейчас верфи ОСК ведут строительство полутора десятков ледоколов и судов различных ледовых классов, включая серию 60-мегаваттных атомных ледоколов-гигантов для работы в Арктическом регионе.

В юбилейный год ОСК с участием входящих в неё предприятий по традиции развернёт обширную экспозицию на 14-й Международной выставке по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017», которая состоится в Санкт-Петербурге в период с 19 по 22 сентября 2017 г.

В фокусе внимания выставки «НЕВА-2017» года будет обсуждение и демонстрация возможностей по строительству грузовых, пассажирских и круизных судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, специализированного, портового и служебно-вспомогательного, рыбопромыслового флота с использованием новых финансовых и иных инструментов государственной поддержки.

Одна из важных тем выставки - программа модернизации существующих и создания новых мощностей, судостроительных и промышленных кластеров для строительства крупных и среднетоннажных судов, обновления коммерческого флота для транспортировки грузов и создания морской техники для обеспечения добычи природных ресурсов на континентальном шельфе. ОСК меняет подходы к модернизации предприятий – техническое перевооружение верфей будет рассматриваться не в разрезе отдельных производственных единиц, а в рамках концепции «распределенной верфи».

С учётом традиционно широкого международного участия на выставке «НЕВА-2017» предполагается обсудить вопросы расширения локализации, как одного из важнейших направлений долгосрочного развития гражданского судостроения, а также сопутствующих технологий, включая сварку и родственные технологии в судостроении, производстве морской техники, создании береговой инфраструктуры и гидротехническом строительстве.

ОСК ведёт собственные разработки в сфере высоких технологий в судостроении, при этом также внимательно отслеживая развитие отраслевых инновационных технологий. Корпорация готова перенимать передовой опыт, развивать взаимовыгодное сотрудничество с зарубежными партнерами в сегментах, в которых отечественные конструкторские бюро и заводы пока не располагают достаточными компетенциями.

Пользуясь случаем, я также приветствую бессменную дирекцию выставок и конференций «НЕВА» в лице АО «ТРАНСТЕХ НЕВА ЭКСИБИШНС» и поздравляю с 20-летием со дня основания, отмечаемым коллегами также в 2017 году.

Объединённая судостроительная корпорация будет рада видеть всех интересующихся судостроительной тематикой на своем стенде, а также в качестве участников конференций, мероприятий деловой программы выставки «НЕВА», являющейся крупнейшим отраслевым мероприятием не только в России и СНГ, но и в Восточной Европе.

Желаю вам успешного бизнеса, прибыльных контрактов и плодотворных встреч, которые, несомненно, будут способствовать дальнейшему развитию национального гражданского судостроения и судоходства.

Президент АО «ОСК»

А.Л. Рахманов



## ОСК - крупнейшая экспозиция на Международной выставке «НЕВА-2017»

*Объединенная судостроительная корпорация принимает участие в 14-й Международной выставке и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2017», которая пройдет с 19 по 22 сентября в Санкт-Петербурге.*

В рамках мероприятия планируется подписание соглашений о стратегическом партнерстве между АО «ОСК» и рядом ведущих международных поставщиков судового оборудования.

Традиционно на стенде Объединённой судостроительной корпорации, представляющем основные направления гражданского строительства, гости и участники выставки смогут ознакомиться как с уже реализованными, так и перспективными проектами.

В состав делегации ОСК войдут представители девятнадцати предприятий корпорации, которые примут участие в насыщенной деловой программе выставки и собственных мероприятиях для партнеров и заказчиков. Особое внимание будет уделено обсужде-

нию и демонстрации возможностей по строительству грузовых, пассажирских и круизных судов внутреннего и смешанного «река-море» плавания, специализированного, портового и служебно-вспомогательного, рыбопромыслового флота с использованием новых финансовых и иных инструментов государственной поддержки.

Конструкторские бюро и верфи корпорации покажут на выставке около 30 макетов судов и морской техники, среди которых: универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Арктика», круизное пассажирское судно проекта PV300VD, судно снабжения «Геннадий Невельской», морозильный траулер ST-118, траулер-сейнер SK-3101R, ледокол «Polaris», речное прогулоч-

но-экскурсионное судно «Пилигрим», автономный необитаемый подводный аппарат «Амулет» и другие.

Обеспечение потребностей отечественных компаний в строительстве ледоколов, транспортных, научно-исследовательских, аварийно-спасательных и вспомогательных судов, а также широкой гаммы морской техники для освоения континентального шельфа – важнейшая производственная задача, стоящая перед ОСК в гражданском судостроении. Участие Объединённой судостроительной корпорации в Международной выставке «Нева-2017» дает возможность продемонстрировать существующие наработки и проекты, а также обсудить актуальные вопросы развития гражданского судостроения.



## Из идей – большие корабли

О восстановлении судостроительной отрасли и экономических аспектах ее работы в интервью телеканалу «Россия 24» рассказал глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

**– Алексей Львович, сколько сейчас в России предприятий занимается судостроением, судоремонтом? Как вообще вы бы охарактеризовали ситуацию в отрасли?**

– Мы – ОСК – лишь часть большой семьи судостроителей, которая насчитывает 182 предприятия. Судостроительная отрасль – это более 700 тысяч человек, работающих с более чем двумя тысячами смежников: металлургами, транспортниками, производителями специализированного оборудования.

Последние 10 лет мы, по сути, возрождали очень большое количество переделов практически с нуля. И это,

конечно, был большой вызов. При этом нам сильно повезло – удалось сохранить костяк людей в профессии. Причем не только собственно судостроителей, не только конструкторов в конструкторских бюро, но и тех, кто работал над их обеспечением.

В любом корабле или судне доля сделанного непосредственно судостроителями – 30-40% от стоимости готового изделия, остальное – за кооперацией. Поэтому развиваться отдельно от поставщиков оборудования нам было невозможно.

Если сейчас вспомнить, чем занимались в середине девяностых годов заво-

ды ОСК, наши проектные бюро, иногда даже страшно становится... Представьте себе: еще в конце 90-х на Севмаше выдавали карточки на продукты! Только после того, как начал нормально, эффективно работать гособоронзаказ, появилась Программа вооружения, деньги реально пошли в промышленность. Только тут все наконец вспомнили, что такое настоящий производительный труд людей, которые создают грозное оружие.

**– Как вы охарактеризуете нынешний период в отечественном судостроении? Возрождение?**

– Думаю, термин «возрождение»

вполне уместен. Он в частности подразумевает, что очень многое необходимо начинать с нуля. При этом необходимо оговориться, что сегодняшнее судостроение в значительной степени существует благодаря тому научно-техническому и производственному заделу, который создали предыдущие поколения корабелов в советские годы. Благодаря преемственности, передаче опыта через династии.

В то же время нельзя не признать, что сейчас наши предприятия способны выполнять больше заказов, чем до момента создания корпорации.

10 лет назад выручка ОСК была всего 50 миллиардов рублей, сейчас это 350 миллиардов. То есть в семь раз больше она стала всего за 10 лет. Это доказывает, что последние годы компания росла достаточно мощными темпами. Мы научились зарабатывать, научились грамотно расходовать прибыль, инвестировать в развитие.

**– Это гособоронзаказ так помог увеличить цифры выручки?**

– Безусловно, судостроительная отрасль получила импульс к развитию после того, как государство снова стало формировать гособоронзаказ в полном объеме. Но следующий логичный шаг – оценить, в каком состоянии находится гражданский флот. Не нужно быть великим мудрецом, чтобы сделать вывод – пришло время обновления и гражданского флота тоже.

Эта необходимость была четко подтверждена на заседании Госсовета по развитию внутренних водных путей (в августе 2016 года). Сейчас предлагается целый комплекс мер по исправлению ситуации.

Мы видим, что из тех 11 тысяч судов, которые состоят в международном морском регистре, очень большая доля старше 40 лет. Речь и о пассажирском, и о транспортном флоте. Если ничего не предпринимать, через 5-10 лет на их месте возникнет непрекращающийся источник техногенных катастроф.

Ко всему прочему я убежден, что только в комбинации гражданской и во-

енной тематики – залог развития корпорации. Посмотрите на любого из наших конкурентов: мало кто из них работает только в одном сегменте. Почему? Потому что концентрация на одном сегменте моментально создает целый набор ограничений: в возможностях, кооперации, свободе работы с информацией и так далее.

**– Остановимся подробнее на гражданском судостроении. Если говорить по поводу финансирования: есть определенные предложения, какие-то суммы уже известны? Сколько необходимо средств, чтобы «поднять» гражданский сектор?**

– Я назову только одну цифру. Если бы мы говорили об обновлении половины текущего речного флота страны – для того, чтобы построить 5000 новых судов река-море, нужно приблизительно 2 триллиона рублей. Самоходные суда, несамоходные, пассажирские, нефтеналивные танкеры, лесовозы, контейнеровозы во всех своих ипостасях – обновление должно коснуться всех этих

*“10 лет назад выручка ОСК была всего 50 миллиардов рублей, сейчас это 350 миллиардов. То есть в семь раз больше она стала всего за 10 лет.”*





типов судов.

А кто будет на это тратить деньги? Конечно, частный перевозчик. То есть доля государства во владении подобными судами будет незначительной.

Так мы подходим к вопросу, что нужно частным перевозчикам. Нужны две вещи. Во-первых, гарантия грузовой базы. В этом вопросе роль государства является определяющей, поскольку только Минтранс может сказать, что нужно возить по реке, что нужно возить по железным дорогам, что нужно возить по автомобильным трассам. Во-вторых, нашим частным заказчикам необходимо эффективное финансирование, которое учитывает маржинальность их транспортного бизнеса. На это работает 303-е постановление правительства (подготовленное Министерством промышленности и торговли), которое дает возможность компенсировать высокую ставку по займам. Сюда же нужно добавить так называемые капитальные гранты. В их числе утилизационный грант, который начнет работать с этого года. Его главное предназначение – убрать паромы «последней руки», которые исчерпали свой жизненный срок и, соответственно, для их замены предложить схему финансирования, в который грант станет первой частью

оплаты по контракту.

Думаю, не открою Америки, если напомню, что никто за «кэш» паромы как правило не покупает. Для этого используется либо банковское, либо лизинговое финансирование. И здесь у ОСК есть очень интересный инструмент. Получив средства как вклад в уставной капитал ОСК (около 11 млрд. рублей), мы запустили собственную программу лизинга гражданских судов. Маркером ее востребованности может быть хотя бы тот факт, что мы уже «обернули» эти деньги почти что дважды.

Мы можем позволить себе давать деньги судовладельцам по очень выгодной ставке за счет того, что входящий денежный поток для нас, грубо говоря, бесплатный.

Тем самым мы имеем денежную «мельницу», которая крутится, намалывая нам новые и новые средства для развития отрасли. Приблизительно в интервале шести лет вложенная сумма удваивается.

Таким образом, при соответствующем госфинансировании мы способны, например, 2 триллиона рублей – стоимость обновления флота – за 35 лет уменьшить в шесть раз. Вот и вся арифметика.

Вот вам и механизм, позволяющий

решить задачу, поставленную президентом страны – по доведению доли гражданского судостроения в общем объеме выручки до 50%.

**– Мы знаем, что «Звездочка» – одно из ведущих предприятий ОСК. Однако у нее есть и проблемный актив в Крыму. В него необходимо вкладывать деньги корпорации, заработанные в другом месте. Расскажите, каков план восстановления предприятия.**

– Знаете, если кто-то думает, что наша работа – сахар, и мы только сидим и делим деньги, он серьезно заблуждается. Корпорацию собирали из предприятий, лежавших на боку. Балтийский завод – банкрот, Северная верфь – актив «беглого» Пугачева, Амурский судостроительный завод – банкрот... список можно продолжать.

И для того чтобы вытянуть не самые благополучные верфи, государство приложило очень много усилий. Если бы через корпорацию не был возвращен долг в 14 миллиардов, который висел на Амурском судостроительном заводе, если бы не помощь государства в выкупе Северной верфи на аукционе Центрального банка, ничего бы не было.

Я убежден, что это были абсолютно оправданные действия государства. Оно тем самым продемонстрировало,

*“Мы запустили собственную программу лизинга гражданских судов. Маркером ее востребованности может быть хотя бы тот факт, что мы уже «обернули» эти деньги почти что дважды.”*

что эти активы важны, что есть стратегия, согласно которой верфи должны находиться под управлением единой корпорации.

Возвращаясь к вашему вопросу, хочу сказать, что история с крымскими активами ОСК похожая. Если мы верим, что завод должен жить, значит, нужно ему помогать. Сейчас это акционерные деньги, но дальше перед нами стоит задача научиться зарабатывать свои. Президент дал поручение проработать новые подходы к ценообразованию в госзаказе. Для нас это лучшая новость, которая приходила за последние несколько месяцев, поскольку, когда мы прорабатывали вопрос изменений в ГОЗ с Союзом машиностроителей, обратили внимание на вот какой факт: на сегодняшний день то, как формируются маржа предприятия, позволяет в

лучшем случае выживать. О развитии при маржинальности заказов в 2-5% или менее того невозможно и говорить.

Например, вот такой «анекдот»: ОСК сэкономила в прошлом году 5 миллиардов рублей на оптимизации закупочных процедур. Вы думаете, это принесло нам выгоду? Вовсе нет, ведь на те же 5 миллиардов рублей уменьшилась наша выручка и наша маржа. Вот и получается, что вместо того, чтобы пять сэкономленных миллиардов направить на инвестиции в Севморзавод, либо на любое другое предприятие, у нас их изымают.

Да, мы принадлежим государству. Да, мы работаем над очень важной задачей – производством оружия. Но при этом мы все равно бизнес-структура. Мы должны жить, как бизнес, мы должны развиваться как бизнес, тем более что весь экономический блок правитель-

ства говорит: «Ребята, живите как бизнес, развивайтесь как бизнес».

Очень надеюсь, что в ближайшей перспективе мы сможем выйти на абсолютно понятную и, что самое главное, прозрачную экономическую модель, согласно которой все деньги, которые корпорация заработает, она может направлять на две основных цели: на разработку новых продуктов и совершенствование своих активов.

**– Как решаете кадровый вопрос? Как я понимаю, со многих предприятий уникальные специалисты в тяжелые времена разбегались. Как сейчас вам удастся вернуть их обратно и обучить новых?**

– Возвращать людей всегда тяжело, да и удерживать нелегко. Я когда-то работал в консалтинге, и у нас тогда была шутка, что лояльным считается тот че-





ловек, который не может найти другую работу. Ценный человек, если его недооценивает его собственное предприятие, обязательно уйдет и найдет свою работу где-то в других секторах, в других компаниях. На сегодняшний день у нас очень жесткая конкуренция за кадры. Во-первых, мы всего лишь сорок предприятий из ста восьмидесяти двух, кроме того, есть проекты, которые пользуются такой мощной государственной поддержкой, с которой нам иногда конкурировать просто невозможно.

Но при этом мы ставим задачу – нужно воспитывать наших ключевых работников, как будущих инженеров, так и рабочих, начиная со школы. Для этого существует определенная профориентационная модель, которую мы начали практиковать в Петербурге и Северодвинске, а дальше распространим и на остальные города, где расположены наши предприятия.

Второе: мы работаем с профильными вузами, которые готовят инженеров. Прежде всего, это Питерская «Корабелка», Ленинградский политехнический институт, «Макаровка», Севастопольский университет, Нижегородский политех. И это только маленький шаг вперед, дальше мы должны сделать так, чтобы средняя зарплата на наших пред-

приятиях была выше средней по региону. Конечно же, мы строим жилье на Севмаше, мы даем квартиры, возможность ипотеки на других предприятиях ОСК, что действительно помогают удерживать ценных специалистов. А если мы говорим о суммарном заработке, например, наиболее ликвидных специальностей, зарплата может легко зашкаливать за 100-150 тысяч рублей по месяцу. То есть мы, по сути, предлагаем понятную, хорошо работающую экономическую модель, в которой есть самое главное – объединение единомышленников, которым хочется, чтобы российские корабли были лучшими в мире.

**– Как сейчас складывается международная кооперация? Есть ли партнеры, которые заинтересованы в нашей продукции, несмотря ни на какие санкции и другие политические сложности?**

– Наша экспортная история на сегодняшний день – это военно-техническое сотрудничество. Есть также несколько проектов, которые мы реализуем в гражданском судостроении, но они, как правило, привязаны к тем верфям, которые находятся за пределами России. В этом смысле мы продолжаем развивать нашу хельсинскую верфь. Финляндия в прошлом году заказывала много интересных решений для своих судов, и

сейчас мы заканчиваем производство судов снабжения для проекта «Сахалин-2».

К сожалению, о военно-техническом сотрудничестве мало что могу вам рассказать о партнерах. Эта тема всегда требует тишины. Но при этом должен заметить, что события последнего года продемонстрировали возможности и эффективность нашего оружия, что подхлестнуло интерес к нему.

**– Как раз что касается военной сферы. Вы сказали, что тема требует тишины, и это понятно. Но то, что к нам приходят за заказами, означает, что у нас продукция лучше, чем у конкурентов?**

– Как вы думаете, пошли бы за нашим оружием те, для кого оно было бы либо слишком дорогим, либо слишком неэффективным? Конечно, нет. Я уверен, что есть два направления, в которых мы лучшие. Первое – это качество и эффективность оружия. Второе – цена.

**– Если говорить в целом о судостроительной корпорации, есть ли планы, какую долю рынка вы планируете занять? Как будут развиваться компания в ближайшее время? Каким вообще вы видите развитие судостроения в России?**

– Я считаю, что есть три точки опоры, вокруг которых и будет развиваться

*“Я считаю, что есть три точки опоры, вокруг которых и будет развиваться российское судостроение. Прежде всего, это высокотехнологичные специализированные суда. Ледоколы, рыболовецкие суда, шельфовая техника. Вторая точка – это военное кораблестроение и особенно атомные ракетноносцы. И, наконец, ледоколы-гиганты: суда мощностью 60 мегаватт, а в перспективе – 120 мегаватт.”*

российское судостроение. Прежде всего, это высокотехнологичные специализированные суда. Ледоколы, рыболовецкие суда, шельфовая техника. Вторая точка – это военное кораблестроение и особенно атомные ракетноносцы. И, наконец, ледоколы-гиганты: суда мощностью 60 мегаватт, а в перспективе – 120 мегаватт.

Необходимо развитие сегментов, в которых российское судостроение имеет определенные преимущества, то есть

везде, где нужно высокоинтеллектуальное насыщенное производство, требующее высокой культуры труда. Мы видим, что наши российские коллеги-конкуренты развиваются приблизительно в том же самом направлении.

Если же говорить о доле рынка, то, наверное, мы смело можем говорить о ее удвоении на глобальном рынке в ближайшие 15-20 лет. Это позволит нам построить одну из крупнейших мировых компаний в сегменте военного кора-

блестроения. В гражданском судостроении важно сохранить за собой право на лидерство в ледоколостроении. Это неоспоримый приоритет, так как от компетенций в этой сфере зависят интересы развития Арктики.

*Адаптация к печати – Морское Информационное Агентство, пресс-служба ОСК*



## ГОНКА НА ТРАДИЦИОННЫХ ЛОДКАХ В КИЖАХ

С 1 по 6 августа на острове Киж и в селе Великая Губа прошёл XIX Фестиваль традиционного судостроения и судоходства «Кижская регата». Это первый в России фестиваль традиционного судостроения и судоходства. В этом году в состязаниях принимали участие представители Москвы, Санкт-Петербурга, Карелии и впервые гости из Норвегии. Всего - 32 команды и более 200 человек. Во время гонок участники проходят дистанцию почти в два километра вдоль восточного берега острова Киж. А зрители могут не только поболеть, но и сходить на экскурсии, познакомиться с историей создания заонежских лодок.



Фото предоставлены Морским фотографическим собранием



*“Ежегодно в регате принимают участие сотни людей, которые занимаются судостроением и судоходством. Сюда приезжают не только жители из разных уголков Карелии, но и регионов России, различных стран мира. Здесь всегда рады тем, кто занимается возрождением традиционного судостроения.”*



Фото предоставлены Морским фотографическим собранием





## Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга: ТРАДИЦИЯМ ФЛОТА РОССИИ ВЕРНЫ!

Российская Федерация, являясь морской державой, постоянно совершенствует национальную морскую политику. В Санкт-Петербурге – морской столице России активно развиваются все направления морской деятельности.

Морская составляющая в Санкт-Петербурге присутствует в экономической и общественной жизни города фактически повсеместно. Координацию морской деятельности осуществляет Морской совет при Правительстве Санкт-Петербурга.

Созданный в 2004 году, Морской совет представляет собой постоянно действующий коллегиальный самостоятельный общественный орган. Начиная свою работу Морской совет с 5 секций и 40 членов совета. Сегодня в его составе работают 12 секций/комиссий и 113 человек.

В состав Морского совета, возглавляемого губернатором Санкт-Петербурга и главнокомандующим Военно-Морским Флотом, входят представители федеральных органов исполнительной и законодательной власти, исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, ведущих профильных предприятий и организаций, образовательных и научных учреждений, общественных объединений. К работе Морского совета привлечено большое число высококвалифицированных специалистов. Морской совет плодотворно взаимодействует с Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации, фе-

деральными министерствами и ведомствами.

Текущая деятельность Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга осуществляется его секциями и постоянными комиссиями во взаимодействии с исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга:

- Секция по морской и речной транспортной деятельности;
- Секция по портам и береговой инфраструктуре;
- Секция по судостроению;
- Секция по морскому образованию и молодежной политике;
- Секция по военно-морской деятельности;
- Секция по морскому и речному туризму;
- Секция по правовому обеспечению морской и речной деятельности;
- Секция по обеспечению экологической безопасности морского и речного судоходства;
- Секция по морской медицине;
- Постоянная комиссия по взаимодействию с общественными организациями и средствами массовой информации;
- Полярная комиссия.

По рекомендации Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ в 2017 году создана Постоянная комиссия по морскому наследию, что позволит решить наиболее

острые проблемы в сфере изучения, сохранения, использования и информационного обеспечения морского наследия.

Секции, комиссии и рабочие группы Морского совета принимают активное участие в подготовке предложений и рекомендаций по наиболее актуальным вопросам, относящимся к их компетенции.

Морской совет плодотворно взаимодействует с такими профессиональными объединениями, как:

- Отраслевое объединение работодателей «Российская палата судоходства»;
- Ассоциация морских торговых портов России;
- Ассоциация судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области;
- Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга;
- Ассоциация морских агентов Санкт-Петербурга.

Самым тесным образом Морской совет сотрудничает с ветеранскими, молодежными и другими общественными организациями.

В рабочие группы Морского совета входят представители Международной ассоциации общественных организаций ветеранов Военно-морского флота и подводников, Фонда «Морское образование», Молодежного морского совета и многих других организаций.

Особое место занимает Региональный



Морской молодежный бал

общественный фонд содействия развитию морской деятельности «Морской Петербург», основной задачей которого является оказание содействия в реализации плана работы Морского совета и организации внеплановых мероприятий.

С целью укрепления статуса Санкт-Петербурга как морской столицы Российской Федерации, в городе проводится большое количество форумов, конференций, выставок, фестивалей и конкурсов морской направленности.

Морской совет оказывает информационную и организационную поддержку многим мероприятиям, наиболее заметными из которых стали:

- Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА»;
- Международная конференция по развитию портов и судоходства и выставка «ТРАНСТЕК»;



Фотовыставка «Паруса молодежи»



Морской молодежный бал



Морской молодежный бал

- Конференция «Перспективы развития Большого порта Санкт-Петербург»;
- Международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовет!»;
- Фестиваль ледоколов.

Особое внимание Морского совета уделяется профессиональным праздникам «День работников морского и речного флота» и «День Военно-морского флота».

Эти праздники стали доброй традицией для жителей и гостей Санкт-Петербурга.

В 2017 году впервые прошла приуроченная к Дню работников морского и речного флота Санкт-Петербургская морская ассамблея. Жители и гости города смогли посмотреть парад экскурсионно-прогулочных судов, прошедших по Неве под разведенные мосты, полюбившийся петербуржцам «Вальс буксиров», парусную регату, речной карнавал на внутренних реках и каналах, водно-световое шоу. Они также стали участниками красочных меро-

приятий Санкт-Петербургского международного морского фестиваля и Балтийской яхтенной недели. Были организованы масштабные концерты на Дворцовой площади и стрелке Васильевского острова. Также в этом году впервые в новейшей истории в Санкт-Петербурге прошел главный военно-морской парад с участием всех флотов России, который принял Президент Российской Федерации В.В.Путин.

Уделяя большое внимание патриотическому воспитанию подрастающего поколения, Морской совет оказывает организационную и информационную поддержку наиболее успешным и значимым, ставшим традиционными, мероприятиям:

- мероприятия, посвященные получению Петром I патента корабельного плотника – первого сертификата по морскому образованию;
- Открытый историко-патриотический конкурс «Морской венок Славы: моряки на службе Отечеству»;



Фотовыставка «Паруса молодежи»



Слет юных моряков



Слет юных моряков

- Проект «Наследники морской славы России» по созданию морских классов в общеобразовательных школах;
- мероприятия, посвященные годовщине прорыва морской минной блокады Ленинграда;
- Молодежный шлюпочный парад Победы;
- Морской молодежный бал, посвященный Дню основания регулярного российского флота и подведению итогов морских молодежных программ.

Также не остаются без внимания и поддержки мероприятия:

- Международная шлюпочная регата «Весла на воду!»;

- Открытый слет воспитанников клубов юных моряков и учащихся специализированных морских классов;
- Городская детско-юношеская шлюпочная регата среди учащихся Санкт-Петербурга;
- Парусная гонка «Кубок 100 миль»;
- Фотоконкурс и фотовыставка «Паруса молодежи Санкт-Петербурга»;
- Семинар для участников морских молодежных плаваний «Ходили мы походами».

В 2017 году в Санкт-Петербурге стартовал гражданско-патриотический конкурс «Морской район Морской столицы». Целью

конкурса является популяризация морских сфер деятельности, выявление талантов и достижений по общеобразовательному, спортивному, художественному направлениям, исследование морского наследия.

К участию в конкурсе привлечены административные районы и муниципальные образования Санкт-Петербурга, которые борются за признание района самым морским районом города.

Одной из важных тем является популяризация всех направлений морской деятельности в Санкт-Петербурге. К достижениям Морского совета следует отнести регулярный выпуск самостоятельного печатного издания «Вестник Морского совета».

Еженедельно в эфир выходит выпуск телевизионной программы «Морские вести». Передача знакомит телезрителей со всеми значимыми морскими событиями и памятными мероприятиями, рассказывает об истории России, как морской державы, и Санкт-Петербурга – морской столицы России. К настоящему времени создан уникальный архив-летопись «Морской Петербург».

**«ДЕНЬ РУССКОЙ ТЕЛЬНЯШКИ»**

3 сентября 2017 года в морской столице России – Санкт-Петербурге под эгидой правительства города и Главного командования ВМФ впервые с размахом отметили «День русской тельняшки». Праздничные мероприятия начались в ночь со 2 на 3 сентября в рамках проекта «Поющие мо-



День тельняшки - ежегодное традиционное празднование



День тельняшки - ежегодное традиционное празднование



День тельняшки - ежегодное традиционное празднование

Справка

19 августа 1874 года по инициативе Великого Князя Константина Николаевича Романова, носившего тогда высший военно-морской чин – Генерал-Адмирал, император Александр II подписал указ о введении в России новой формы одежды для низших чинов флота – нательной рубашки, которую прозвали тельняшкой.

морским наследием России, посещая музеи, библиотеки, предприятия и учебные учреждения морской и военно-морской направленности. Свои познания, исследования они воплощают в творческих работах, в электронных презентациях и других формах. Каждый год темы конкурса меняются. В 2017 году конкурс посвящен памяти выдающихся флотоводцев России, снискавших славу русскому оружию на море. В рамках конкурса проведена интерактивная игра «Знаменитые адмиралы российского флота» среди экипажей общеобразовательных учреждений Санкт-Петербурга. В последние годы в основном конкурсе все чаще принимают участие школьники и из других регионов России, в том числе, из неморских регионов. Ребята присыла-

ют очень интересные творческие работы. Организовано активное взаимодействие с ветеранами флота и их участие в тематических встречах с участниками конкурса. Итоговым мероприятием стал фестиваль «Наследники морской славы России», который прошел в Военно-морском институте ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия». С решением жюри собравшихся ознакомил председатель жюри конкурса вице-адмирал в отставке, член Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга В.А.Порошин. В торжественной обстановке были награждены победители и призеры конкурса по всем номинациям. В ходе фестиваля в Голубой гостиной клуба Военно-морского института была организована выставка лучших творческих работ.

**«МОРСКОЙ ВЕНОК СЛАВЫ: МОРЯКИ НА СЛУЖБЕ ОТЕЧЕСТВУ»**

Уже тринадцатый год в Санкт-Петербурге проходит один из интереснейших и познавательнейших конкурсов для учащейся молодежи - Открытый историко-патриотический конкурс «Морской венок славы: моряки на службе Отечеству», - целью которого является на основе примеров и героических страниц истории Отечества и российского флота содействовать формированию у молодежи чувства патриотизма и национального самосознания, воспитанию к мотивации осознанного выбора профессии в морской сфере деятельности. В процессе конкурса ребята не только участвуют в соревнованиях, но и знакомятся с



Морской венок славы: моряки на службе отечеству



Морской венок славы: моряки на службе отечеству

## СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЕННОГО И ГРАЖДАНСКОГО ФЛОТА В НАДЕЖНЫХ РУКАХ

Сегодня шеф-редактор журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» Кирилл Скоробогатов, находясь в служебной командировке в городе-герое Новороссийске, посетил морскую сервисную станцию «РОСФЛОТСЕРВИС» и беседовал с начальником отдела судовых (корабельных) средств безопасности Дмитриевым Вадимом, а также начальником отдела радионавигационного оборудования Хариним Валерием.



**Начальник отдела судовых (корабельных) средств безопасности Дмитриев Вадим**

**Вадим, добрый день. Компания «РОСФЛОТСЕРВИС» занимается техническим сервисным обслуживанием морского аварийно-спасательного и противопожарного оборудования и систем. Расскажите подробнее о вашем предприятии.**

Добрый день. Да, основное направление деятельности нашей компании – это проведение обязательного ежегодного технического сервисного обслуживания и освидетельствования аварийно-спасательного оборудования, противопожарного оборудования и стационарных систем судового (корабельного) пожаротушения. Этим занимается отдел судовых средств безопасности, который находится под моим руководством. Кроме этого в компании успешно работают отделы по поставке и сервисному обслуживанию радионавигационного и ГМССБ оборудо-

вания, отдел судового автоматизма, отдел поставки сменно-запасных частей для кораблей и судов, шипчандлерский отдел, курирующий работу с иностранными судами, заходящими в порты Азово-Черноморского бассейна. Также технический персонал «РОСФЛОТСЕРВИС» и наши сервисные инженеры готовы в любое время организовать работы, связанные с ремонтом и наладкой судовых насосов, компрессоров, главных и вспомогательных двигателей, ремонт котлов и палубных механизмов, провести химические анализы судового топлива, ГСМ, хладагентов и пенообразователей. Испытательная лаборатория «РОСФЛОТСЕРВИС» в любое удобное для наших клиентов время выполняет калибровку переносных газоанализаторов и стационарных систем газоанализа, установленных на



*Плот установленный на судне*

судах. Одним словом, стараемся предоставить нашим клиентам максимально полный комплекс услуг «одного окна» в области обслуживания их судов.

Также хочу сказать о нашей молодой, но динамично развивающейся компании. «РОСФЛОТСЕРВИС» начал свою деятельность в городе-герое Новороссийске в декабре 2015 года. Первый Сертификат, дающий нам право работать на судах под надзором Российского Речного Регистра (РРР) мы получили в марте 2016 года, затем прошли сертификацию в Российском морском регистре судоходства (РМРС), получили одобрение как поставщики сервисных услуг от иностранных классификационных обществ, имеющих поручение от «МИНТРАНСА» по освидетельствованию судов, плавающих под флагом РФ, таких как «BUREAU VERITAS» и «RINA».

С первых дней основания компании нашим принципом было и остается работа на удовлетворенность наших клиентов, выполнение работ на должном качественном уровне в соответствии с гарантийными обязательствами предоставляемыми изготовителями судового оборудования, систем и механизмов. Для этого генеральным директором Паршиным Романом было принято решение о разработке и внедрении на предприятии системы менеджмента качества, основанного на стандарте ИСО серии 9001. Этому предшествовала большая кропотливая работа, и как результат проведенной работы – система менеджмента качества «РОСФЛОТСЕРВИС» после проведенного аудита сертификационным обществом «РУССКИЙ РЕГИСТР» полностью соответствует требованиям Международного стандарта ИСО 9001:2015 в отношении «Техническое обслуживание, ремонт и наладка судового оборудования, систем и механизмов, поставка оборудования».

для использования в качестве средств коллективного спасения пассажиров и экипажей надводных морских судов, плавучих сооружений и средств. Плот обеспечивает поддержание на плаву в морских условиях расчетного количества людей, предохраняет их от воздействия непогоды и резких колебаний температуры. Надувные спасательные плоты имеют и летательные аппараты, для спасения людей, при вынужденной их посадке на воду.

Надувной спасательный плот приводится в действие двумя способами, автоматически, при погружении судна на глубину до 4.0 метров и ручным способом. При автоматическом способе приведения в действие плота, задействуется, так называемое гидростатическое разобщающее устройство (гидростат) плота, которое срабатывает при давлении воды на глубине от 1.5 до 4 метров и освобождает спасательный плот от удерживающих его нитовых. Плот в контейнере, имея положительную плавучесть, всплывает на поверхность и автоматически надувается системой газонаполнения плота, остается в надутом состоянии на поверхности воды. Пассажиры судна или судовая команда, терпящего бедствия судна могут забраться в спасательный плот и ожидать спасения. При ручном способе приведения в действие, спасательный плот достаточно сбросить с терпящего бедствие судна в воду и выбрать слабину пускового линя, связывающий плот с судном. При этом также сработает система газонаполнения плота, камеры плавучести плота заполнятся газовой смесью, крышка отсоединится от корпуса контейнера и плот примет рабочее положение менее чем за 30 секунд. Для поддержания жизни в плоту все спасательные плоты комплектуются необходимым набором

**Давайте более подробно остановимся на аварийно-спасательном оборудовании, которое устанавливается на морские и речные суда и корабли. Расскажите, что это за оборудование, какие существуют системы спасения и как они работают.**

Систем спасения и оборудования очень много. Много и производителей такого оборудования как в нашей стране, так и за ее пределами, но хочу остановиться и более подробно рассказать о том спасательном оборудовании, что производят предприятия в России. Пожалуй, основные средства спасения во время бедствия на морском транспорте – это надувные спасательные плоты, спасательные шлюпки, круги, гидротермокостюмы и спасательные жилеты.

**Спасательный плот** – предназначен



*Спасательный жилет*



и запасом высококалорийного пищевого рациона, упаковками чистой питьевой воды, средствами для подачи сигналов бедствия, необходимым минимальным набором лекарств и перевязочных материалов, рыболовными принадлежностями и теплозащитными средствами. Для поиска плота в темное время суток, как

*Испытание швов днища плота*

- «ПСН-МК»;
  - 2. ООО НПП «Дана» г.Уфа, плоты тип «ПСМ-У»;
  - 3. АО «ЯРОСЛАВЛЬ-РЕЗИНОТЕХНИКА» г.Ярославль, плоты тип «ПС-М».
- Все эти плоты соответствуют нацио-

и обязательное ежегодное переосвидетельствование плотов типов «ПСН-МК», «ПСМ-У» и плотов «ПС-М» на сервисной станции в городе-герое Новороссийске. Данное признание производителями плотов нашей сервисной станции говорит о полном соответствии нашей станции техническим требованиям к сервисным станциям, компетентности персонала, надлежащем выполнении нами сервисного обслуживания и полной удовлетворенности наших клиентов.

**Спасательные жилеты.** Применяются для экипажей судов и пассажиров судов и морских сооружений в качестве индивидуального спасательного средства на воде. Жилет обеспечивает возможность прыжка в воду с высоты не менее 4 метров. Жилет обеспечивает переворачивание человека в бессознательном состоянии на воде в положение «лицом вверх» не более чем за 5 секунд. Жилеты комплектуются сигнальным огнем поиска, имеющим силу света не менее 0.75 кд во всех направлениях верхней полусферы и источником энергии – водоактивируемой батареей, обеспечивающей работу в течении не менее 8 часов. Жилеты комплектуются сигнальным свистком, обеспечивающим интенсивность звука не



*Проверка пускового балона плота*

внутри плота, так и снаружи плота установлена система освещения, с использованием водоактивируемых батарей. Спасательные плоты изготавливаются различной вместимости, обычно от шести до двадцати пяти человек. Это самые распространенные модели. Бывают конечно плоты вместимостью и 50, 100, 150 человек. Такие типы плотов обычно устанавливаются на круизных судах и паромах перевозящих большое количество пассажиров.

В России линейка надувных спасательных плотов представлена тремя отечественными производителями:

- 1. АО «УЗЭМИК» г.Уфа, плоты тип

нальным и Международным требованиям в области безопасности мореплавания, требованиям Международных Конвенций и резолюций, сертифицированы как Речным, так и Морским Регистром Судостроения, предназначены и могут использоваться на любом гражданском судне и военном корабле.

**Хочу отметить, что ООО «РОСФЛОТ-СЕРВИС» г. Новороссийск единственная на данный момент морская сервисная станция в России, которая получила от всех трех вышеназванных Российских производителей надувных спасательных плотов, одобрение и право проводить техническое сервисное обслуживание**



*Проверка внутреннего снабжения плота*

менее 100 дБ на расстоянии 1 метра. Помимо жилетов с постоянной плавучестью встречаются надувные спасательные жилеты с модулями ручной и автоматической активации.

Любое спасательное средство перед его серийным выпуском проходит на предприятии-изготовителе ряд проверок и испытаний на соответствие заявленным характеристикам и требованиям, сертификацию в классификационном обществе. Каждому спасательному средству присваивается индивидуальный серийный номер изделия и оформляется паспорт на изделие и именной сертификат, и с этим комплектом документов постав-

ляется на судно. Обычно изготовитель гарантирует безотказную работу в течении 12 месяцев со дня изготовления изделия. По прошествии этого срока обязательно должно проводиться техническое обслуживание спасательного средства на одобренной и сертифицированной береговой сервисной станции, такой как наша компания.

Теперь хочу сказать о главном, о проведении обязательного технического сервисного обслуживания как вышеуказанных, так и других судовых средств спасения, которое ни в коем случае нельзя упускать из виду и игнорировать, т.к. это напрямую связано с безопасностью и жизнью людей в море.

Техническое обслуживание проводится для контроля состояния спасательного оборудования в период его эксплуатации. Интервал проведения такого обслуживания не должен превышать 12 месяцев. Во время проведения обслуживания спасательные средства испытываются на соответствие заявленным характе-



*Проверка рабочего давления плота*

ристикам на тестовом оборудовании и стендах. Технологические инструкции по проведению обслуживания спасатель-

ных средств разрабатываются производителями и утверждаются в Морском

Хочу отметить, что ООО «РОСФЛОТ-СЕРВИС» г. Новороссийск единственная на данный момент морская сервисная станция в России, которая получила от всех трех вышеназванных Российских производителей надувных спасательных плотов, одобрение и право проводить техническое сервисное обслуживание и обязательное ежегодное переосвидетельствование плотов типов «ПСН-МК», «ПСМ-У» и плотов «ПС-М» на сервисной станции в городе-герое Новороссийске. Данное признание производителями плотов нашей сервисной станции говорит о полном соответствии нашей станции техническим требованиям к сервисным станциям, компетентности персонала, надлежащем выполнении нами сервисного обслуживания и полной удовлетворенности наших клиентов



*Испытание плота в естественных условиях*

регистре или ВП (если используются на военных кораблях), служат для персонала, проводящего техобслуживание, так называемый чек-листом, в котором пошагово отражены необходимые для обслуживания действия и мероприятия. Сервисные инженеры четко следуют таким инструкциям, так как понимают, что от их работы, качества выполняемой работы зависит человеческая жизнь. Мы также занимаемся поставкой и обслуживанием всего комплекса противопожарного оборудования и систем. Тема очень актуальная, связана, как и спасательное оборудование непосредственно с охраной человеческой жизни на море. Боюсь, что у нас ограниченно время и я



**Начальник отдела радионавигационного оборудования Харин Валерий**

не смогу рассказать об этом. Надеюсь, что это наше не последнее интервью и в следующий раз, при нашей встрече, я смогу продолжить этот рассказ о современном оборудовании и системах пожаротушения, которые применяются на морских и речных судах.

**Спасибо, Вадим. Валерий, расскажите пожалуйста, о Вашем отделе и вашем направлении деятельности. Что такое радионавигационное и ГМССБ оборудо-**

**вание, для чего нужно оно и есть ли необходимость в проведении его обслуживания также, как и спасательного?**

Добрый день. Вадим очень подробно рассказал о нашей компании, ее политике, достижениях и целях. Добавить хотел, что «РОСФЛОТСЕРВИС» помимо двух названных Вадимом иностранных классификационных обществ (регистров) имеет Сертификаты одобрения еще от трех морских регистров, членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), таких, как: American Bureau of Shipping (ABS), Lloyd Register (LR), Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) и на данный момент «РОСФЛОТСЕРВИС» в процессе сертификации в классификационном и сертификационном обществе DNV-GL, которое стало крупнейшим после слияния двух организаций Det Norske Veritas и Germanischer Lloyd. Одобрение, полученные от иностранных классификационных обществ, дают право нашей организации проводить работы и сервисное обслуживание радионавигационного оборудования на морских судах, плавающих под любым из флагов и совершающих международные рейсы. Это одобрение также говорит о надлежащем качестве выполняемых радионавигационным отделом работ и полном соответствии нашей материальной базы

и компетентности обслуживающего персонала. Выдаваемые нами сертификаты для судов и отчетные документы являются основой и гарантией качественно проведенного ремонта или обслуживания оборудования, согласно, Международных требований и рекомендаций. Портовые власти в любом порту мира и вышеназванные классификационные общества принимают и признают выдаваемые нами сертификаты.

Постараюсь вкратце рассказать о радионавигационном и ГМССБ оборудовании. Аббревиатура ГМССБ – это сокращение от начальных букв системы Глобальной Морской Системы Связи при бедствии. ГМССБ – это международная система, использующая современные наземные, спутниковые и судовые системы радиосвязи, разработана членами Международной Морской Организации (ИМО) и представляет собой существенное усовершенствование способов аварийной связи. Все суда, подпадающие под действие Международной Конвенции о безопасности жизни на море должны полностью соответствовать требованиям ГМССБ.

ГМССБ состоит из следующих элементов:

- Система спутниковой связи Inmarsat;



*Аварийный радиобуй в воде*

- Система спутниковой связи COSPAS-SARSAT;
- Система наземной радиосвязи Морской подвижной службы в диапазонах ультракоротких волн, сантиметровых/промежуточных волн и коротких волн;
- Система передачи навигационных и метеорологических извещений, предупреждений и другой срочной информации в режиме узкополосной буквопечатающей связи (NAVTEX);
- Радиолокационное обнаружение.

На каждом элементе можно будет более подробно остановиться в следующих интервью. Сейчас хочу остановиться и рассказать о аварийных радиобуях системы КОСПАС-САРСАТ.

**Аварийные радиобуи системы КОСПАС-САРСАТ** - передатчик для подачи сигнала бедствия и пеленгации поисково-спасательными силами терпящих бедствие плавсредств, летательных аппаратов и людей на суше и на море. Аварийные радиобуи являются обязательным компонентом ГМССБ. Они устанавливаются как на гражданских судах, так и на военных кораблях и катерах.

Морской аварийный радиобуй обычно хранится в двусторчатом контейнере, закрепленном на одной из верхних палуб судна так, чтобы над ним ничего не было мешающего всплытию. Половинки контейнера скреплены чекой с гидростатическим разобщающим устройством (гидростат). **Это аналог используемого в спасательных плотках, о которых говорил**

плавучестью, всплывает на поверхность. Одновременно с этим вода (неважно – морская или пресная) замыкает 2 контакта в нижней части буя, в результате чего буй получает команду начала передачи сигналов бедствия на спутник. Также существует возможность и ручного приведения радиобуя в действие. Каждый



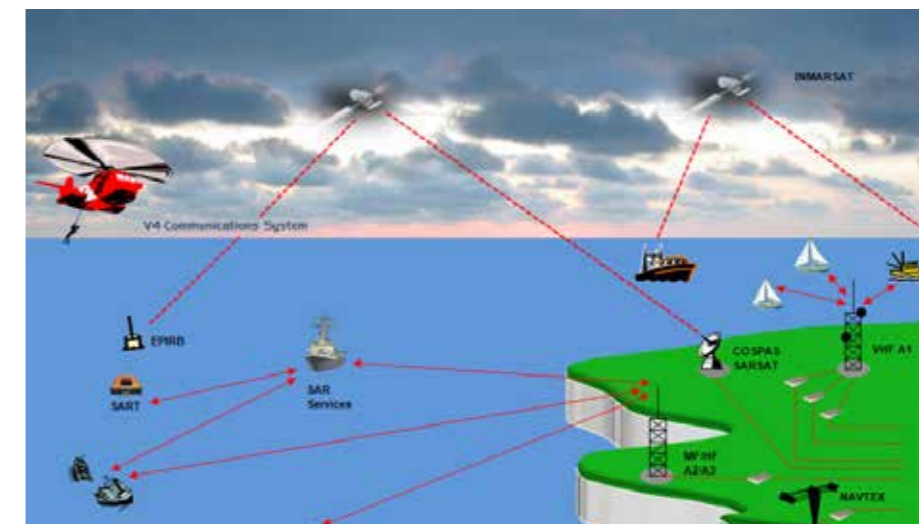
*Программирование и ремонт РДР*

радиобуй программируется, в него «зашивается» название судна, его международный номер, позывные, флаг судна и идентификатор буя. Некоторые типы аварийных радиобуев также передают координаты терпящего бедствия судна, что существенно упрощает проведение спасательных операций. Координаты и

береговой сервисной станции, такой как «РОСФЛОТСЕРВИС» программируется и вводится необходимая информация, позволяющая идентифицировать любое терпящее бедствие судно в случае срабатывания аварийного буя.

Как и все спасательное оборудование, аварийные буй также должны проходить регламентное сервисное обслуживание. К программированию и обслуживанию буев допускаются лица, сервисные инженеры компании, которые прошли обучение на предприятии-изготовителе таких буев персоналом и обладают необходимыми знаниями и профессиональным образованием, и тестовым оборудованием для проведения проверки, ремонта буев. Неправильно запрограммированный буй, или обслуженный не должным образом может не сработать в нужный момент, не подать сигнал, указать ложные координаты терпящего бедствия судна, а это прямая зависимость спасенных человеческих жизней, и это зависит от качества нашей работы.

Таким образом, деятельность нашего отдела не менее важна и работа ответственна не менее, чем работа сервисных инженеров отдела средств судовой безопасности. Мы также, как и они отвечаем человеческими жизнями за нашу работу, поэтому подходим к ней со всей ответственностью.



*Система ГМССБ*

**ранее Вадим.** Гидростат срабатывает при погружении судна на глубину до 4 метров, и под действием выталкивающей пружины в контейнере радиобуй выталкивается наружу, а внешняя створка контейнера отбрасывается. Распрямляется сложная вдвое гибкая антенна радиобуя, и буй, обладающий положительной

информация о терпящем бедствии судна передаются на спутник и спасательный координационный центр, который в свою очередь координирует деятельность других судов и службы спасения по оказанию помощи терпящему бед-



Михаил Гаппов, Технический офицер, Отдел морских технологий и грузов, Управление безопасности на море, ИМО

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИМО В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ РЫБОЛОВНЫХ СУДОВ

Информация, представленная в этой статье, помогает получить обобщенное представление по следующим вопросам:

Безопасность на море, в целом, и безопасность рыболовных судов, в частности; совместная деятельность Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ) и Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), направленная на разработку руководств рекомендательного характера по вопросам безопасности рыболовных судов; Торремолинская конвенция 1977 года; Торремолинский протокол 1993 года; Конвенция ПДНВ-Р 1995 года; Кейптаунское соглашение 2012 года.

### Интернационализация (т.е. придание международного характера) деятельности по обеспечению безопасности на море

Следующие факты общего характера способствуют пониманию основ международной деятельности по обеспечению безопасности на море:

- мореплавание – это одна из самых опасных профессий в мире;
- на протяжении столетий считалось, что практически невозможно повысить уровень безопасности мореплавания;
- ответом на произошедшие на море крупные катастрофы явилось объединение усилий стран в области интернационализации законодательства и, как следствие:
  - 6 марта 1948 года была принята конвенция о Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО);
  - в мае 1982 года ИМКО изменила название на Международную морскую организацию (ИМО).

### Безопасность рыболовных судов

Соотношение количества смертельных случаев на судах торгового флота и рыболовных судах

Представляется крайне затруднительным численно оценить распределение аварийных случаев на рыболовных судах по причине недостатка подробных международных статистических данных. В этой связи в 1990 году ИМО начала сбор данных об аварийных случаях на основе информации, предоставляемой её государствами членами. В результате анализа предоставленных данных был сделан вывод о том, что количество аварийных случаев на рыболовных судах более чем в десять раз превышает количество аварийных случаев на торговых судах.

Риск аварийного случая на борту рыболовного судна определяется характером рыбопромысловых операций. В этом отношении могут быть конкретно указаны следующие риски:

- падение за борт;
- утопление (вследствие затягивания под воду) или переохлаждение;
- неблагоприятные погодные условия;
- нарушение ограничений по загрузке судна (перегруз), самовольное изменение конструкции судна, эксплуатация малых рыболовных судов за пределами установленных ограничений;
- человеческий фактор: недостаток практической подготовки,

опыта и/или квалификации; неосторожность; недостаточная численность экипажа и т.п.

### Преимущества гармонизированных требований

В результате гармонизации требований по безопасности для рыболовных судов будет обеспечено следующее:

- долгосрочный эффект на минимально-необходимый уровень безопасности;
- равные эксплуатационные возможности;
- отсутствие дискриминации;
- более согласованные и более сбалансированные требования для рыболовных судов;
- более устойчивое состояние рыболовной отрасли.

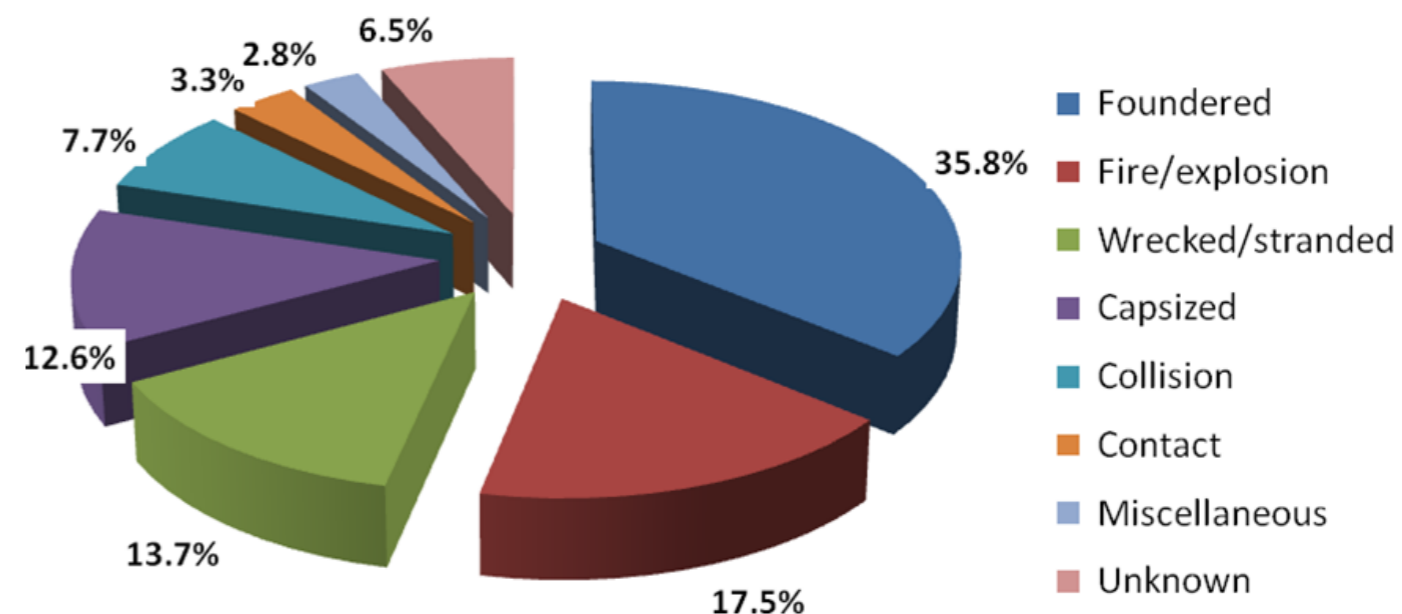
### Объединенные усилия ИМО, МОТ и ФАО

Безопасность рыбаков и рыболовных судов является неотъемлемой частью мандата ООН.

В этой связи в 1962 году Международная морская организация (ИМО), Международная организация труда (МОТ) и Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (ФАО) объединили усилия, направленные первоначально на разработку Кодекса безопасности рыбаков и рыболовных судов и Факультативного руководства по проектированию, постройке и оборудованию малых рыболовных судов.

В первом десятилетии двадцать первого века ИМО, в дополнение к работе над Торремолинским протоколом 1993 года, разработала/пересмотрела, в сотрудничестве с ФАО и МОТ, следующие документы рекомендательного характера:

- Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов 2005 год
  - часть А этого Кодекса применяется ко всем рыболовным судам;
  - часть В применяется к рыболовным судам длиной 24 метра и более;
- Факультативное руководство по проектированию, постройке и оборудованию малых рыболовных судов 2005 года
  - Руководство применяется к рыболовным судам длиной 12 метров и более, но менее 24 метров;
  - Рекомендации по безопасности для палубных рыболовных судов длиной менее 12 метров и беспалубных рыболовных судов





#### Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов 2005 года

##### Часть А: Практика в области безопасности и гигиены труда (для шкиперов и экипажей)

Эта часть применяется ко всем рыболовным судам независимо от их длины, включая беспалубные суда.

##### Часть В: Требования безопасности и гигиены труда при постройке и оборудовании рыболовных судов

Эта часть применяется к новым палубным рыболовным судам длиной 24 метра и более. Она имеет более широкую область применения, чем Торремолиносский протокол 1993 года, а именно, кроме 10 глав, аналогичных главам Протокола, содержит новую главу «Помещения для экипажа» и может использоваться как дополнение к Протоколу в случаях отсутствия в нём требований для судов длиной менее 45 метров.

##### Факультативное руководство по проектированию, постройке и оборудованию малых рыболовных судов 2005 года

Пересмотренное Факультативное руководство по проектированию, постройке и оборудованию малых рыболовных судов было одобрено в 2005 году Комитетом по безопасности на море (КБМ) в ходе его 79-ой сессии, а впоследствии получило также одобрение МОТ и ФАО. Руководство применяется к новым палубным рыболовным судам длиной 12 метров и более, но менее 24 метров, и имеет аналогичную структуру с Кодексом безопасности рыбаков и рыболовных судов (т.е. состоит из 11 глав, включая главу «Помещения для экипажа»).

##### Рекомендации по безопасности для палубных рыболовных судов длиной менее 12 метров и беспалубных рыболовных судов

В 2005 году ИМО, признавая, что подавляющее большинство аварийных случаев, приводящих к гибели людей, происходит на малых рыболовных судах, поручила Подкомитету по остойчивости, грузовой марке и безопасности рыболовных судов (SLF) приступить к рассмотрению этого вопроса в рамках нового пункта рабочей программы «Безопасность малых рыболовных судов длиной менее 12 метров».

Рекомендации по безопасности для палубных рыболовных судов длиной менее 12 метров и беспалубных рыболовных судов, подготовленные Подкомитетом SLF, были одобрены КБМ 87 в 2010 году и направлены в МОТ и ФАО для аналогичного одобрения.

Рекомендации представляют собой комплексный документ, содержащий 12 глав, включая положения о численности, подготовке и квалификации экипажа.

#### Руководство по осуществлению

ИМО, осознавая необходимость оказания помощи компетентным органам в осуществлении (т.е. внедрении в национальное законодательство с последующим практическим применением) части В Кодекса, Факультативного руководства и Рекомендаций по безопасности, поручила Подкомитету SLF подготовить проект соответствующего руководства.

В 2011 году КБМ, рассмотрев представленный Подкомитетом проект, утвердил Руководство по оказанию помощи компетентным органам в осуществлении части В Кодекса безопасности рыбаков и рыболовных судов, Факультативного руководства по проектированию, постройке и оборудованию малых рыболовных судов, а также Рекомендаций по безопасности палубных рыболовных судов длиной менее 12 метров и беспалубных рыболовных судов (далее именуемое «Руководство по осуществлению») и направил его в МОТ и ФАО для аналогичного утверждения. Данное Руководство описывает процесс разработки стратегии безопасности, правовые последствия, административные требования, меры по наращиванию потенциала для практической реализации, вопросы подготовки экипажа, исполнения требований и эксплуатационной безопасности.

#### Торремолиноская конвенция

Признавая неоспоримый вклад Конвенции СОЛАС и Международной конвенции о грузовой марке в повышение безопасности морских судов и принимая во внимание, что рыболовные суда освобождены от выполнения практически всех требований этих конвенций, Международная конференция по безопасности рыболовных судов, которая состоялась в городе Торремолинос (Испания) с 7 марта по 2 апреля 1977 года, приняла Торремолиносскую международную конвенцию по безопасности рыболовных судов 1977 года.

Основными целями Торремолиносской конвенции стали:

- повышение безопасности рыболовных судов;
- установление общесогласованных унифицированных принципов и правил для постройки и оборудования рыболовных судов, направленных на обеспечение безопасности судна и экипажа.

Торремолиноская конвенция должна была применяться к рыболовным судам длиной 24 метра и более, включая суда, перерабатывающие свой улов.

Были установлены следующие требования для вступления Конвенции в силу: ратификация её не менее чем 15 странами, имеющими в совокупности не менее 50% мирового рыболовного флота судов длиной 24 метра и более.

#### Торремолиносский протокол

Международная конференция по безопасности рыболовных судов, которая состоялась в городе Торремолинос (Испания) с 22 марта по 2 апреля 1993 года, подтвердив значительный вклад, который могла бы внести в обеспечение безопасности рыболовных судов Торремолиноская конвенция 1977 года, отметила, что некоторые положения Конвенции вызывают трудности для осуществления рядом стран и, как следствие, препятствуют вступлению Конвенции в силу и практическому осуществлению содержащихся в ней требований. В связи с этим конференция, пытаясь обеспечить максимально высокие и практически осуществимые стандарты безопасности рыболовных судов, приняла Торремолиносский протокол 1993 года к Торремолиносской международной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года. Торремолиносский протокол 1993 года вводит ряд изменений как в само приложение к Торремолиносской конвенции, так и в дополнения к нему.

Протокол применяется к рыболовным судам длиной 24 метра и более. Некоторые положения применяются к судам длиной 45 метров и более. В таких случаях, т.е. для рыболовных судов длиной 24 метра и более, но менее 45 метров, могут применяться региональные соглашения или Кодекс безопасности рыбаков и рыболовных судов 2005 года.

В качестве требования для вступления Протокола в силу было принято следующее: ратификация его не менее чем 15 странами, имеющими в совокупности не менее 14000 рыболовных судов длиной 24 метра и более.

В настоящий момент Торремолиносский протокол ратифицирован 17 странами, имеющими в совокупности приблизительно 3000 рыболовных судов длиной 24 метра и более.

##### Список стран, являющихся сторонами Торремолиносского протокола 1993 года

Болгария, Германия, Голландия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кирибати, Куба, Либерия, Литва, Норвегия, Сент-Китс и Невис, Франция, Хорватия и Швеция.

#### Конвенция ПДНВ-Р

7 июля 1995 года Международная конференция по стандартам подготовки и дипломирования персонала рыболовных судов и несении вахты приняла Международную конвенцию о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 года (Конвенция ПДНВ-Р).

В качестве условия вступления Конвенции в силу была принята ратификация её не менее чем 15 странами.

Конвенция вступила в силу 20 сентября 2012 года.

Конвенция ПДНВ-Р содержит требования по подготовке и дипломированию персонала рыболовных судов длиной не менее 24 метров и, в частности, требования о базовой подготовке по технике безопасности для всего персонала рыболовного судна, дипломировании шкиперов, лиц командного состава, механиков и радистов, а также о несении вахты.

#### Кейптаунское соглашение 2012 года

С целью практического воплощения в жизнь требований по безопасности рыболовных судов, содержащихся в Торремолиносском протоколе 1993 года, ИМО были предприняты следующие основные шаги:

-декабрь 2007: Ассамблея ИМО поддержала решение о необходимости изучения возможных вариантов вступления в силу Торремолиносского протокола;

-май 2008: Подкомитету SLF было поручено подготовить проект соглашения об осуществлении положений Торремолиносского протокола 1993 года;

-май 2011: КБМ согласовал проект соглашения об осуществлении положений Торремолиносского протокола 1993 года для окончательного его рассмотрения в качестве основного документа на дипломатической конференции в Кейптауне;

-октябрь 2012: дипломатическая конференция утвердила текст Кейптаунского соглашения 2012 года об осуществлении положений Торремолиносского протокола 1993 года к Торремолиносской меж-

дународной конвенции по безопасности рыболовных судов 1977 года.

Кейптаунское соглашение 2012 года применяется к рыболовным судам длиной 24 метра и более, эксплуатирующимся в открытом море.

Соглашение вступит в силу при условии, что 22 государства, рыболовный флот которых в совокупности составляет не менее 3600 судов длиной 24 метра и более, эксплуатирующихся в открытом море, подтвердят согласие на его обязательность для них. Таким образом, Соглашение существенно понижает количество рыболовных судов, требующееся для вступления в силу положений Торремолиносского протокола 1993 года (с 14000 до 3600), при этом его применение ограничивается рыболовными судами, эксплуатирующимися в открытом море.

Кроме того, в Соглашение была включена упрощенная процедура подтверждения согласия для стран, являющихся сторонами Торремолиносского протокола 1993 года.

К основным поправкам к Торремолиносскому протоколу, внесенным Кейптаунским соглашением, можно отнести следующие:

-Администрация может освободить любое судно, имеющее право плавать под ее флагом, от выполнения любых требований настоящего приложения, если судно эксплуатируется в исключительной экономической зоне этого государства;

-Администрация может принять решение об использовании валовой вместимости вместо длины (L) в качестве основы для обмера;

-концепция постепенного осуществления положений Торремолиносского протокола, которая даёт странам дополнительное время, если нет возможности осуществить все меры сразу.

В целях поддержания осуществления Кейптаунского соглашения к настоящему времени ИМО успешно организовала и провела целый ряд международных мероприятий, таких как региональные семинары и принятие резолюции Ассамблеи ИМО:

-с момента принятия Соглашения ИМО, в сотрудничестве с ФАО, провела региональные обучающие семинары по его осуществлению в Белизе, Индонезии, Коста-Рике, Кот-д'Ивуаре, Марокко, Островах Кука и Перу;

-в июне 2015, во время КБМ 95, делегации Бельгии, Германии и Российской Федерации проинформировали Организацию о том, что они уже начали процесс подтверждения согласия;

-Ассамблея ИМО на своей 29-ой сессии, в целях обеспечения скорейшего подтверждения согласия с обязательностью Кейптаунского соглашения, приняла резолюцию А.1107(29), призывающую:

-правительства рассмотреть вопрос о принятии Соглашения при первой возможности;

-правительства, которые испытывают трудности в процессе того, чтобы стать участниками Соглашения, информировать Организацию о таких обстоятельствах, с тем чтобы можно было рассмотреть вопрос о проведении соответствующих действий в этом отношении, включая предоставление необходимой технической помощи.

##### Страны, подтвердившие согласие с обязательностью Кейптаунского соглашения 2012 года

Германия, Голландия, Дания, Исландия, Конго, Норвегия и Южная Африка.

Совокупный флот рыболовных судов длиной 24 метра и более, эксплуатирующихся в открытом море под флагами стран, подтвердивших согласие с Соглашением, составляет 884 судна.

#### Выводы

Для обеспечения гармонизации требований по безопасности рыболовных судов необходимо принять следующие меры:

-внедрение международной нормативной базы обязательного характера, т.е. принятие Кейптаунского соглашения 2012 года;

-осуществление Администрациями и/или компетентными органами, а также индустрией международных стандартов, таких как Конвенция ПДНВ-Р, Конвенция МОТ No.188 «О труде в рыболовном секторе» и Кейптаунское соглашение, в сотрудничестве с ИМО, МОТ и ФАО;

-укрепление технического сотрудничества (региональные семинары, наращивание потенциала и обучение).



**В** конце XIX века в Сочи были сооружены две пристани: Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) у Кавказской Ривьеры и Российского общества в районе Михайло-Архангельского собора – с расчетом на прием каботажных судов. Но из-за конструктивных и технических недостатков они использовались только для небольших парусных судов. В летнее время пароходы РОПиТ заходили в Сочи по 3–4 раза в неделю, зимой – еще реже. Им приходилось останавливаться на рейде только в благоприятную погоду. Во время шторма пароходы совсем не высаживали пассажиров – проходили мимо, не останавливаясь, а пассажиров доставляли в Сочи от ближайшего места остановки бесплатно.

Становление Сочи как курортной местности, увеличение количества населения и отдыхающих требовало дальнейшего совершенствования и развития путей сообщения, стояла острая необходимость строительства морского порта. В 1933 году был принят первый генеральный план реконструкции курорта Сочи-Мацеста, а на следующий год Сочи стал ударной стройкой страны.

Лучшие зодчие государства, академики архитектуры И.В. Жолтовский, А.В. Щусев, В.А. Щуко участвовали в формировании нового архитектурного облика курорта. За годы реконструкции построено более 30 новых

санаториев, домов отдыха, других оздоровительных учреждений. Сочи становится всеобщей здравницей. Развитие города как курорта настоятельно требовало создания всех необходимых условий для морского регулярного сообщения и обслуживания пассажиров. С этой целью приказом Народного комиссариата водного транспорта от 11 апреля 1934 г. № 125 было создано Сочинское управление Морского Флота в качестве самостоятельного пароходства. Приписной пункт Сочи преобразован в порт 3-го разряда с подчинением его в качестве хозяйственной организации начальнику Сочинского управления Морского Флота.

В 1935–1938 гг. в Сочинском порту был оборудован элинг для подъема катеров, здание судоремонтных мастерских, грузовой склад и помещение для грузчиков. Строительство морского порта фактически началось в 1936 году с сооружения свайного пассажирского причала. Работы велись специально сформированной для этой цели строительной организацией Кавфлота Наркомвода.

В 1938 году был разработан технический проект Сочинского порта. По проекту намечалось строительство двух оградительных сооружений Северного и Южного молов, пассажирской набережной с глубиной 7,5 м, мелководных причалов с глубиной 3,5 м,

внутреннего ковша со шпорой и береговым укреплением, пожарного депо, склада жидкого топлива, морского пассажирского вокзала. Однако дальнейшее строительство Сочинского морского порта было приостановлено в связи с началом Великой Отечественной войны и возобновилось только в 1947 году.

С 1954 года Сочинский порт открыт для пассажирских судов под иностранными флагами. Он стал парадным входом в Советский Союз для интуристов на юге нашей страны. Практически все делегации, прибывавшие в Сочи, совершали морские прогулки на судах Сочинского порта, осматривали уникальное здание морского вокзала. Здесь бывали генеральный секретарь французской компартии Морис Торез, президент Чехословакии Людвиг Свобода, президент Югославии Иосиф Броз Тито, генеральный секретарь компартии Чили Луис Корвалан и многие другие главы государств и руководители политических партий.

До 1991 год Сочинский морской торговый порт работал стабильно. Круизные и рейсовые пассажирские суда совершали в среднем 850 судозаходов в год. Морвокзал обслуживал до 2 тыс. пассажирских судов. Суда портового флота перевозили от



1,8 млн до 2 млн пассажиров в год. Грузовой причал ежегодно перерабатывал около 300 тыс. тонн грузов (инертные материалы).

1991 год оказался рубежом в истории порта, как и в истории всей страны. А 1992-й обрушил ситуацию окончательно: прекратилась работа круизных лайнеров на Крымско-Кавказской линии, по сравнению с предыдущим годом в 6 раз сократились перевозки пассажиров.

С началом кампании по приватизации в России порт акционировался в составе Новороссийского морского пароходства, с 1992 года стал именоваться филиалом АО «Новошип». Все работники порта, состоявшие в штате на тот момент, стали акционерами АО «Новошип».

В непростые 90-е, когда из 15 морских пароходств в стране осталась лишь треть, Новороссийское морское пароходство не только выжило, но и совершило мощный рывок к крупному современному флоту. Пароходство специализируется главным образом в сфере перевозок нефти и нефтепродуктов, по тоннажу танкеров-продуктовозов устойчиво входит в первую десятку крупнейших судоходных компаний мира.

Начиная с 1992 года администрация и коллектив АО «Морпорт Сочи» настойчи-

во искали свое место в условиях кардинальных экономических преобразований. Первым из всех судоходных компаний и портов в Черноморском бассейне Сочинский порт судами портофлота, другими судами под российским флагом, зарубежными пассажирскими и грузопассажирскими судами организовал постоянную линию на порты Турции – Трабзон и Стамбул. Представители нарождавшегося малого бизнеса двинулись в Турцию «за товаром».

Работа грузового причала была ориентирована на прием экспортных грузов. Однако годовой объем грузопереработки по 1995 год включительно не превышал 70–90 тысяч тонн. Совет директоров ОАО «Новошип» вместе с руководством Сочинского филиала пришел к выводу о необходимости коренных преобразований в порту. Решением Совета директоров неустраиваемые и убыточные суда портофлота (общим числом 24) были реализованы или списаны на металлолом.

В марте 1997 года на базе Морпорта Сочи – филиала АО «Новошип» – создано ОАО «Сочинский морской торговый порт». За счет сокращения портофлота и убыточных береговых служб численность работников порта уменьшилась примерно на поло-

вину. Совершенствовалась работа структурных подразделений, всё более жестко стал внедряться принцип сокращения расходов.

В 1999–2000 гг. силами и средствами Акционерного общества завершено строительство международного пассажирского терминала, оборудован специализированный паромный комплекс. Позже порт Сочи вступил в Ассоциацию средиземноморских круизных портов «MEDCRUISE» – некоммерческую организацию, объединявшую 65 круизных портов Средиземного, Черного и Красного морей из 18 стран мира.

В 2008 году распоряжением Правительства РФ от 20.11.2008 № 1724-р в морском порту Сочи был открыт грузо-пассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу Российской Федерации. Через год – установлены границы морского порта Сочи, и сведения о нем внесены в Реестр морских портов РФ.

В целях подготовки к проведению зимней Олимпиады 2014 года постановлением Правительства РФ была утверждена программа строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. В рамках ее реализации Сочинский филиал ФГУП «Росморпорт» построил следующие объекты:

- морской порт Сочи (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений);
- 8 морских терминалов морского порта Сочи (Имеретинка, Адлер, Кургорородок, Хоста, Мацеста, Дагомыс, Лоо, Лазаревское) (проектные и изыскательские работы, реконструкция, строительство гидротехнических сооружений);
- грузовой район морского порта Сочи в устье р. Мзымта (проектные и изыскательские работы, строительство гидротехнических сооружений).

На сегодня ОАО «Сочинский морской торговый порт» – единственный специализированный пассажирский порт на юге России. Его основное направление работы – развитие регулярных морских пассажирских перевозок и круизного туризма на Черноморском побережье России. [mp](#)

«Морское Информационное Агентство»





## Заседание НЭС Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

30 августа 2017 г. в здании ЦНИИ «Центр» состоялось очередное заседание Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

На заседании рассмотрены вопросы:

- О проекте ежегодного доклада Президенту Российской Федерации «О комплексной оценке состояния национальной безопасности Российской Федерации в области морской деятельности в 2016 году и предложения по ее обеспечению»;

- О создании условий по разведке и добыче стратегических видов минерального сырья в Международном районе морского дна;

- О проработке вопроса целесообразности и возможности строительства научно-исследовательского флота на основе технических проектов морского многофункционального научно-исследовательского судна и многоцелевого научно-исследовательского судна неограниченного района

плавания, разработанных в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009 – 2016 годы»;

- О проработке вопроса применения финансовой схемы программы АО «ОСК» по лизингу гражданских судов для строительства научно-исследовательского флота;

- О ходе выполнения решения Морской коллегии от 21 декабря 2016 г. по вопросу развития Балаклавской бухты города Севастополя.



УТВЕРЖДЕНО  
решением совместного заседания президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики и Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 28 сентября 2016 г. №4, раздел 6, пункт 2)

## Положение о Почетном знаке «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации



1. Почетным знаком «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации награждаются:

работники органов государственной власти, учреждений и организаций, осуществляющих морскую деятельность;

другие граждане Российской Федерации.

Почетным знаком «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации могут быть награждены и лица, не являющиеся гражданами Российской Федерации.

2. Награждение Почетным знаком «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации производится за большой вклад в работу Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по реализации государственной политики в сфере морской деятельности.

3. Награждение Почетным знаком «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации осуществляется по решению Морской коллегии или ее председателя.

4. Ходатайство о награждении вносится на имя председателя Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации членами Морской коллегии, руководителями федеральных органов исполнительной власти и субъектов Российской Федерации.

На каждого представляемого оформляется представление по установленной форме.

В представлении должны быть указаны конкретные результаты работы представляемого, соответствующие положению о награде.

5. На представляемых к награждению ответственным секретарем Морской коллегии составляется список, утверждаемый председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

6. Вручение наград производится в торжественной обстановке лично награжденному на заседаниях Морской коллегии, морских советов или администраций субъектов Российской Федерации, коллегий федеральных органов исполнительной власти. Одновременно награжденному Почетным знаком вручается малый знак «За заслуги» и выдается удостоверение Почетного знака.

7. В случае утраты Почетного знака или ее удостоверения, дубликат может быть выдан в том случае, если награда утрачена в условиях, когда награжденный не мог предотвратить ее утрату.

Основанием к выдаче дубликата награды является мотивированное ходатайство награжденного.

В аналогичном порядке может быть выдан дубликат удостоверения к награде.

8. Лишение награды может быть проведено по решению Морской коллегии в случае осуждения награжденного за умышленное преступление.

9. Повторное награждение Почетным знаком не производится.

10. Почетный знак «За заслуги» Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации на подвеске носится на левой стороне груди ниже государственных наград, а малый знак на лацкане пиджака.



## Утилизация морских и речных судов

### Составная часть экологической безопасности России

Указом Президента Российской Федерации от 05.01.2016г. № 7 2017 год объявлен в Российской Федерации годом экологии.

В последние десятилетия неоднократно принимались правительственные решения и программы, предусматривающие выполнение мероприятий по оздоровлению экологической обстановки и улучшению условий в прибрежных акваториях, акваториях портов и бассейнах рек Российской Федерации.

Так, например, п.11 решения Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 6 апреля 2005 г. № МФ-П4-16пр было предложено подготовить концепцию федеральной целевой программы подъема и утилизации затонувших кораблей, судов и иных объектов во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 02.06.2016г. № 1082-р утверждён план основных мероприятий по проведению 2017 году в Российской Федерации года экологии.

Планом предусматривается:

- Создание и введение в эксплуатацию государственного реестра объектов, оказываю-

щих негативное воздействие на окружающую среду;

- Организация и проведение общероссийской акции по очистке водных объектов и их берегов.

Однако эффективность их реализации оставалась низкой вследствие недостатка финансовых средств, ведомственной разобщенности, отсутствия эффективного государственного надзора за охраной водных объектов.

Экологическая обстановка в бассейнах рек и акваториях портов, особенно в отдельных районах характеризуется как критическая. В реках, районах крупных городов, в пределах промышленных зон, в местах базирования водного транспорта, рыбопромыслового флота, размещения предприятий судоремонта многие десятилетия находятся брошенные и затонувшие плавсредства, конструкции, механизмы и другие опасные объекты.

Различные суда, снятые с регистрационного учета, находящиеся у причала, или брошены,

затоплены, а также находящиеся в стадии утилизации, представляют собой экологическую опасность. На рис.1 показаны некоторые примеры.

В корпусе судна, кроме находящегося в нем различного оборудования, содержится масса различных вредоносных материалов, из которых состоит внутренняя обшивка, теплоизоляционные материалы и т. д.

Кроме того, с этих судов не исключено попадание в воду горючих жидкостей, кислот и смазочных материалов. Помимо этого, краска на судах имеет тенденцию к самовозгоранию. Выбросы ядовитых веществ в атмосферу начинают угрожать не только прибрежным районам, а также морским и речным глубинам. Ураганы и штормы способны вынести средних размеров судно на чистую воду, и тогда оно будет представлять серьезную опасность для проходящих судов. В зависимости от тяжести столкновения и характера перевозимого груза, катастрофа вполне может перерасти из локальной в государственную.

У дайверов соблазн исследовать внутренности брошенного корабля превалирует над инстинктом самосохранения. Никого не останавливает риск получения травмы или даже вероятность смертельного исхода.

В настоящее время, по данным средств массовой информации, в морских районах, во внутренних водных бассейнах страны затоплено (притоплено) около 8 000 кораблей, подводных лодок, судов, катеров и других плавучих объектов, наносящих огромный вред экологии водной среды акваторий и представляющих в отдельных случаях навигационную угрозу судоходству.

По ориентировочным данным наблюдается тенденция увеличения количества брошенных объектов имущества в акватории портов и реках в среднем на 10% ежегодно.

Необходимы срочные меры к решению этой проблемы. При этом, проблема носит комплексный характер. Ее решение будет способствовать:

- Решению экологических проблем;
- Загрузке судостроительных предприятий при утилизации судов;
- Загрузке металлургических предприятий продуктами утилизации;
- Безопасности судоходства за счет очистки фарватеров и подходов к портам.
- Условий для прибрежного рыболовства.

В России процедура утилизации производится в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12.09.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» и положениями Федерального закона от 10.01.2002 года №7-ФЗ «Об охране окружающей среды», регламентирующим порядок утилизации судов. Кроме того 01.01.2014 г. утвержден новый ГОСТ (Р-ИСО 3000-2013), который ужесточил требования к утилизации

судов.

Несмотря на это, в целом происходит сокращение объемов работ по судоподъему, предотвращению и ликвидации последствий загрязнения и захламления водных объектов, темпы утилизации судов существенно отстают от темпов их старения и разрушения.

Это можно объяснить рядом факторов.

Во-первых, высокая стоимость утилизационных работ не привлекает собственников судов, инвесторов и предпринимателей.

Утилизация судов осуществляется в основном не самыми богатыми странами без должного контроля: Индия, Бангладеш, Пакистан, Турция В этих странах утилизируется около 85% всего мирового флота. Так, за 2014 год в мире было утилизировано судов общим дедевром около 29 млн т., из них 92% - в Азии. Крупнейшие объемы по утилизации осуществляли упомянутые страны и Китай.

Это говорит о том, что решение рассматриваемой проблемы нуждается в государственной поддержке. Она необходима не только в форме финансирования мероприятий по очистке водных объектов за счет средств бюджетов, но также и в части усиления роли государства в регулировании водных отношений.

Во-вторых, судовладельца невозможно заставить сдать судно на утилизацию, поскольку статья 236 ГК РФ разрешает собственнику отказаться от владения своим имуществом (то есть бросить его). В случае затопления судна на акватории порта администрация порта может заставить судовладельца поднять судно и постановить на якорь только по решению суда.

Кроме того, перед судоподъемной компанией стоит не менее важная задача - это получение разрешений на поднятие данных металлоконструкций, не имеющих конкретного владельца: после обнаружения объектов

объявляется розыск судовладельцев, однако эта процедура достаточно продолжительная по времени и занимает практически год. По истечении этого срока конструкции могут признаны бесхозными и только после этого могут быть подняты. При этом, значительная часть этих объектов находится в юрисдикции иностранных государств.

Выход из положения многие эксперты видят в ратификации РФ Гонконгской международной конвенции по утилизации судов 2009 г., которая обязывает все присоединившиеся страны в обязательном порядке создать необходимые условия для утилизации судов грузовой тоннажем от 500 т.

Принятие конвенции даст возможность внести в законодательство изменения, соответствующие процессуальным нормам.

Комплексный характер рассматриваемой проблемы, наличие многих факторов, влияющих на ее эффективное решение приводит к необходимости реализации на государственном уровне программы первоочередных мероприятий по очистке акватории портов и рек. Программный подход позволит осуществить:

- возможность софинансирования мероприятий за счет разных источников;
  - достижение максимального экологического и водохозяйственного эффекта на основе реализации комплексного подхода, предусматривающего подъем морских и речных судов и других плавсредств из водных объектов, их транспортировку и утилизацию.
- В рамках данной программы необходимо решение следующих задач:
- разработать предложения по нормативно-правовому обеспечению этой деятельности, в т.ч. на законодательном уровне;
  - провести анализ наличия по бассейнам выведенных из эксплуатации, брошенных, затопленных морских, речных судов и других



Оленья губа, б. Незаметная. Самое большое кладбище ПЛ и затопленных кораблей



плавсредств Российской Федерации. Результатом этого действия должно стать создание «Реестра затонувших кораблей, судов и иных объектов», как составной части государственного реестра объектов, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, так как в настоящее время в стране в целом нет ясного понимания общей картины как по количеству, так и по насыщенности отдель-

ных районов водных акваторий затопленными кораблями судами и иными плавучими объектами. Без разработки «Реестра затонувших кораблей, судов и иных объектов» невозможно определить

- сроки и объемы финансовых затрат на выполнение судоподъемных работ и утилизацию поднятых объектов;
- осуществление мероприятий по подъему

затонувших морских, речных и других плавсредств, их безопасной транспортировке и утилизации;

- организация координированного планового процесса утилизации выведенных из эксплуатации, брошенных, затопленных морских, речных судов и других плавсредств Российской Федерации;

- создание современных технических средств судоподъема (в настоящее время судоподъемные работы проводятся редко, а большинство технических средств, применяемых на судоподъемных работах, за редким исключением, было создано более 30 и более лет назад, большая часть из них морально и физически устарела);

- создание баз и технических средств утилизации поднятых водных объектов, транспортировки разделанных судовых металлоконструкций к местам переплавки.

Говоря о нормативно- правовом обеспечении, следует отметить, что некоторые шаги в этом направлении сделаны. Так, в кодекс торгового мореплавания Российской Федерации был внесен пункт 1 части 7 статьи 33, запрещающий регистрировать суда в Российском международном реестре, если они зарегистрированы в реестрах иностранных государств и их возраст на дату подачи заявления о государственной регистрации в Российском международном реестре превышает 15 лет.

Если рассматривать более детально вопрос утилизации судов гражданского флота, отработавших свой нормативный срок эксплуатации, то можно констатировать, что в мире такого механизма нет.

Необходимы нормативные акты, опре-

деляющие порядок действий уполномоченных федеральных органов исполнительной власти в случае поступления в казну РФ конфискованных судов, по приватизации на аукционах конфискованных судов или образовавшегося от их утилизации металлолома в упрощенном порядке, для осуществления межведомственного взаимодействия, в первую очередь с Министерством обороны.

Существует и ряд других проблем. Так, например, субвенции из федерального бюджета, выделяемые субъекту РФ на осуществление переданных отдельных государственных полномочий, могут включать такие виды работ, как расчистка водного объекта от донных отложений, извлечение объектов механического засорения водных объектов, в т.ч. крупногабаритных (за исключением элементов гидротехнических сооружений и затопленных судов). Но на мероприятия, связанные с извлечением объектов механического засорения водных артерий, таких как затонувшие или полузатопленные плавучие средства, использовать данные субвенции нельзя. Следовательно, у субъекта РФ в настоящее время нет полномочий по реализации подобных мероприятий.

Для подготовки и реализации указанной совокупности взаимосвязанных мероприятий комплексной программы по утилизации морских и речных судов представляется целесообразным создание координационного центра утилизации судов гражданского и во-

енного флотов - учитывая межведомственный характер указанных проблем и отсутствие в стране органа, способного осуществить координацию действий при их решении.

Именно отсутствие такого органа не позволило выполнить в своё время распоряжение Совета Министров СССР от 29 декабря 1988г. №2614р, которым предписывалось всем министерствам и ведомствам очистить в 1989-1990 гг. морское побережье от списанных и брошенных судов.

На данный центр могут быть возложены также функции:

- ведение реестра выведенных из эксплуатации, брошенных, затопленных морских, речных судов и других плавсредств Российской Федерации;

- координация мероприятий по подъему затонувших морских, речных и других плавсредств, их безопасной транспортировке и утилизации;

- разработка перспективных программ и планов подъема и утилизации затонувших объектов, координации и контроля их исполнения;

- сертификация предприятий на осуществление утилизации судов на требования, установленные национальным стандартом Российской Федерации ГОСТ Р ИСО 30000-2013, по безопасной и экологически рациональной утилизации судов (ЕС провела сертификацию компаний, претендующих на проведение работ по утилизации европей-

ских судов, включив их в список «European List»),

- организация взаимодействия с судоподъемными компаниями, координация работ по созданию современных технических средств судоподъема и судоразделки.

Последний пункт требует особого внимания. В настоящее время создан ряд перспективных специализированных технических средств судоподъема: 45-тонные мягкие понтоны с траверсами, гидравлические домкраты, люковые закрытия, водоотливные машины и др. Однако требуется создание новых высокоэффективных систем и механизмов.

*Илюхин Виктор Николаевич, д.т.н., профессор, член Научно-экспертного совета Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации*

*Клячко Лев Михайлович, д.т.н., председатель Научно-экспертного совета Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации*

*Рабинович Юрий Игнатьевич, член Научно-экспертного совета Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации*



Кольский залив

Сухогруз «Зия Коч» на мели в Кабардинке





## Российский профсоюз моряков требует защитить национальный морской рынок труда

*Российский профсоюз моряков вновь обратился в Министерство транспорта РФ с требованием защитить национальный морской рынок труда и сохранить рабочие места российских моряков на торговых судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в особенности, занятых на работах по разведке, добыче и транспортировке углеводородов в исключительной экономической зоне России. На подобный шаг РПСМ подтолкнули законодательные инициативы российского правительства, которые, начиная с 2014 года, планомерно освобождают работодателей-резидентов от необходимости получения разрешения на привлечение и использование труда иностранных работников.*

### Право на рабочие места под угрозой

Напомним, в 2014 году был принят ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации», повлекший включение в Трудовой кодекс Российской Федерации (ТК РФ) ст. 351.5 об особенностях трудовой деятельности лиц, работающих у резидентов этих территорий. В соответствии с ней работодатели-резиденты таких территорий освобождены от необходимости получения разрешений на привлечение и использование иностранных работников. В число освобожденных работодателей попадают и судовладельцы, если они признаны резидентами названных территорий.

В 2015 году принимается закон «О свободном порте Владивосток», который наделяет аналогичной преференцией резидентов свободного порта Владивосток. Об этом свидетельствует ст. 13.6 ФЗ «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Такая же тенденция прослеживается в проектах ФЗ «О свободном порте Дальний Восток» и ФЗ «О свободных портах в Российской Федерации».

Подобная ситуация не может не вызывать озабоченности, – отмечают в РПСМ, – все эти законодательные акты ставят под угрозу право российских моряков на рабочие места на национальном морском рынке труда, поскольку у российских судовладельцев появляется реальная возможность бесконтрольного найма иностранных граждан для работы в составе экипажей морских судов под Государственным флагом РФ.

В ряду такого рода законодательных актов отдельно нужно отметить Договор о Евразийском экономическом союзе. Он вступил в действие с 1 января 2015 года и предусматривает право работодателей и (или) заказчиков работ (услуг) привлекать к осуществлению трудовой деятельности граждан государств-членов ЕЭС (Армения, Белоруссия, Киргизия), а в случае присоединения – и других стран, без учета ограничений по защите национального рынка труда. При этом гражданам этих государств-членов получать никаких разрешений на осуществление трудовой деятельности не требуется.

– К нам обратился моряк, капитан с 18-летним стажем Андрей Иванович Кирычок. Он работает на судах оффшорного флота более 30 лет и обеспокоен ситуацией, складывающейся в морской отрасли. Он пишет, что, с одной стороны, российские морские вузы готовят высококлассных специалистов, с другой – страна не может их обеспечить работой, при том что на их образование тратятся колос-

*“Во многих странах подписание чартера происходит по согласованию с профсоюзами, которые, в свою очередь, выставляют условия по экипажам: как правило, компания, предоставляющая суда для чартера, должна набрать 75% экипажа из местного населения. Этим страна гарантирует работу своим гражданам. Хотел бы получить объяснение, почему российские компании не ставят условия найма российских граждан в состав экипажа в чартере, а профсоюз на это не обращает никакого внимания?”*

сальные бюджетные средства. А между тем сегодня активно разрабатываются шельфовые программы, для реализации которых в чартер берутся специализированные суда без ограничений. И граждан России в составе экипажей этих судов практически нет. Он приводит в пример компанию Газпром, у которой в чартере на Сахалине задействованы два судна снабжения морских буровых платформ: «Sea Supra» и «Sea Frost», владелец – оффшорная компания «Deer Sea Supply» (DESS), базирующаяся на Кипре. Экипажи сформированы на 80% из граждан Украины. Кроме того, под разные проекты на Сахалин приходят суда других компаний, – рассказывает председатель РПСМ Юрий Сухоруков. – Капитан задает справедливый вопрос: почему в российской экономической зоне работает кто угодно, только не российские моряки? Он пишет – цитирую: «Во многих странах подписание чартера происходит по согласованию с профсоюзами, которые, в свою очередь, выставляют условия по экипажам: как правило, компания, предоставляющая суда для чартера, должна набрать 75% экипажа из местного населения. Этим страна гарантирует работу своим гражданам. Хотел бы получить объяснение, почему российские компании не ставят условия найма российских граждан в состав экипажа в чартере, а профсоюз на

это не обращает никакого внимания? Почему украинские граждане зарабатывают деньги в нашей зоне и содержат не только свои семьи, но и отчисляют деньги на так называемую АТО? (Антитеррористическая операция – прим. Редакции)», – спрашивает нас капитан, справедливо замечая, что россияне в своей же экономической зоне не могут зарабатывать.

### Обращения профсоюза не услышаны

РПСМ уже два года бьет тревогу, пытаясь обратить внимание на эту проблему, однако все предыдущие обращения профсоюза в адрес правительственных структур Российской Федерации остаются не услышанными.

– С учетом установленной Правительством Российской Федерации компетенции Минтранса России за выполнение целого ряда положений Конвенции о труде в морском судоходстве, включая и обеспечение выполнения Правила 2.8 в части расширения возможностей для занятости моряков, не может не удивлять позиция Минтранса, который не только никак не реагирует на все эти обращения, но напротив – является одним из инициаторов правового демонтажа существующего разрешительного порядка привле-



Председатель РПСМ Юрий Сухоруков (в центре)

чения на работу в РФ иностранцев, о чем свидетельствует проект вышеназванного ФЗ «О свободных портах Российской Федерации». Более того, как недавно удалось установить РПСМ, Минтранс России до настоящего времени не подготовил ведомственный нормативно-правовой акт в форме собственного приказа, регламентирующий порядок выдачи заключений о привлечении и использовании иностранцев для работы в составе экипажей российских морских судов, без которого разрешительный порядок их привлечения, установленный законом, не может работать. Особенное недоумение эта «недоработка» Минтранса России вызывает на фоне того, что тот же Минсельхоз России такой документ подготовил почти год назад для судов рыбопромыслового флота, – отмечает главный правовой эксперт РПСМ Валерий Нефедов.

– Казалось бы, чего проще сохранить разрешительный порядок найма иностранных моряков, – говорит Юрий Сухоруков. – Тем более, мы не предлагаем ввести что-то новое: законодательный механизм разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу в Российскую Федерацию, в том числе в составе экипажей морских судов, плавающих под российским государственным флагом, действует с 2002 года. Он установлен законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Однако последующие законы 2014 и 2015 годов совершенно не учитывают его требования, что вызывает закономерный вопрос – почему? Почему вдруг в новых законопроектах вопрос защиты национального морского рынка труда уходит даже не на второй план? Почему в условиях продолжающе-

гося экономического кризиса мы готовы обеспечить работой кого угодно, только не российских моряков, отряд которых существенно прибавил за счет моряков, проживающих в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе?

В РПСМ убеждены: в российской экономической зоне первоочередное право на рабочие места должны иметь российские моряки, примерно так, как это предусмотрено в ФЗ «О соглашениях о

разделе продукции», по которому иностранным инвестором, несмотря на то, что за свой собственный счет осуществляет поиск, разведку и добычу минерального сырья на соответствующем участке недр Российской Федерации, для выполнения этих работ должно привлекаться не менее 80% россиян от общего числа работников. При этом привлечение иностранных рабочих и специалистов допускается только на начальных этапах таких работ или при отсутствии среди российских граждан соответствующих специалистов (ст. 7). И это должно быть закреплено на законодательном уровне.

– Во всех странах, занимающихся разведкой и добычей полезных ископаемых, их транспортировкой, правительства поддерживают своих моряков и на законодательном уровне не допускают участия в такого рода работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков в составе экипажей судов. Что мешает нам сделать подобное в России? У нас давно создан и существует Российский международный реестр судов. Хотят иностранцы работать на Арктическом шельфе и вообще на континентальном шельфе РФ? Пожалуйста – регистрируйтесь в Российском международном реестре и работайте под российским флагом, – говорит Юрий Сухоруков. – Мы не предлагаем ничего нового. Приоритетное участие в работах на шельфе должно быть за российскими компаниями, а морская перевозка добываемых полезных ископаемых – за

”

*“Мы не предлагаем ввести что-то новое: законодательный механизм разрешительного порядка привлечения иностранных граждан на работу в Российскую Федерацию, в том числе в составе экипажей морских судов, плавающих под российским государственным флагом, действует с 2002 года. Он установлен законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации». Однако последующие законы 2014 и 2015 годов совершенно не учитывают его требования, что вызывает закономерный вопрос – почему?”*

российскими судовладельцами.

Кто-то может возразить, что на шельфе работают российские компании: Газпром, Роснефть, Росгеология. Это так, но не совсем.

Что говорят данные из открытых источников? Например, в 2016 году тендер компании ООО «Газпром геологоразведка» (ГПР) на работы в Баренцевом море на Медвежем и Демидовском лицензионных участках выиграла компания «Росгеология» по цене 3,9 млрд рублей. Реальный исполнитель – китайская компания COSL. Тендер компании ГПР на блоке Русановский-Ленинградский в Карском море выиграла компания ТНГ по цене 1,8 млрд рублей. Реальный исполнитель – китайская компания BGP. В 2017 году из 6 уже разыгранных 3D тендеров на сумму более 6,5 млрд рублей – 5 проектов присуждены компаниям «Росгеология» и ТНГ, также с иностранными исполнителями. На шельфе РФ будут работать суда компаний COSL и BGP (China) и английской компании Western Geco.

Как мы видим, российские подрядные организации в большинстве случаев используют схему «посредничества». То есть тендер выигрывает российская компания, имеющая все необходимые лицензии (включая лицензию на работу с данными, составляющими государственную тайну), после чего контракт на зеркальных условиях, за вычетом своей комиссии, переда-

ется иностранным субподрядчиком.

Комиссионные российского посредника могут быть значительные. Посредническая схема зеркальных контрактов реализуется настолько «успешно», что часть подрядчиков ставит свои суда в «отстой» и передает контракты в иностранные (после введения санкций в основном китайские) компании для непосредственного выполнения работ. Например, в 2016 году при наличии своих двух 4-косовых судов сейсморазведки 3D АО «Росгеология» передала все выигранные объемы китайской компании COSL. Почему? Видимо, с коммерческой точки зрения выгоднее получать комиссию, чем эксплуатировать собственный флот.

Это колоссальные средства! Совместные объемы морской сейсморазведки 3D компаний Газпром, Роснефть и их дочерних предприятий составили в 2014 году 293 млн долларов США, 2015 году – 359 млн долларов, в 2016 – 259 млн. Приблизительно 80% этих средств было переправлено иностранным субподрядчикам. Прогноз на текущий 2017 год – 160 млн долларов.

#### Сделать выбор в пользу российской компании

На рынке 3D услуг в РФ есть и собственный национальный флот.

Так, в составе флота компании «Росгеология» есть два 4-косовых судна – НИС «Немчинов» и НИС «Ориент Эксплорер» постройки 1988 года. В июне 2017 года компания объявила о планах запустить еще одно судно – ИС «Росгео Нептун» постройки 1999 года, приобретаемое у английской компании Western Geco, с 12-косовым комплектом оборудования.

Двумя современными судами оперирует компания ООО «СКФ ГЕО». Это 8-косовое судно под российским флагом ИС «Вячеслав Тихонов» постройки 2011 года и 14-косовое судно ИС «Иван Губкин» постройки 2012 года. Оба судна являются специализированными судами для проведения сейсморазведки 3D в северных морях и имеют максимальный в индустрии ледовый класс ARC-4. Судно «Иван Губкин» вошло в состав флота СКФ сравнительно недавно – в мае 2017 года. Это совершенное в технологическом плане судно позволит значительно повысить эффективность и экологическую безопасность работ на шельфе.

Российский национальный флот способен закрыть 100% потребностей российских недропользователей в морской 3D сейсморазведке. К сожалению, доля проектов для российских судов постоянно уменьшается.

К слову, в ближайшее время ожидаются результаты тендеров ООО «Газпромнефть-Сахалин» на проведение морских



Новое исследовательское судно сейсморазведки 3D «Иван Губкин». Его презентация состоялась на Петербургском международном экономическом форуме.

сейсморазведочных работ 3D в Печорском море, и Роснефти – на выполнение сейсморазведочных работ 3D в Карском море. Исходя из конкурсной документации, полевые сейсморазведочные работы в Карском море будут проводиться на территории площадью 2600 и 1800 кв. км. Как сообщает RosTender.info, стоимость работ оценивается в 1,9 млрд рублей и 1,1 млрд рублей соответственно. Работы планируется завершить к началу октября 2018 года.

– Российский профсоюз моряков очень рассчитывает, что российские компании-недропользователи при выборе исполнителя работ отдадут предпочтение именно российской компании, заявляющим собственный флот с российскими экипажами на борту, – говорит председатель РПСМ Юрий Сухорук.

На сегодняшний день в России только две компании имеют собственный флот 3D сейсморазведки, при этом посредниками иностранных судовладельцев выступают 5 компаний. Это две структуры холдинга Росгеология (ОАО «ДМНГ» и ОАО «СМНГ»), компания «МАГЭ», а также компании, вообще не имеющие собственных судов морской сейсморазведки: ООО «ТНГ Групп», ЗАО «СМНГ-Центр».

#### Риск полной зависимости

Последствия использования посреднических схем очевидны, отмечают в РПСМ. В условиях экономических санкций они создают псевдоконкуренцию. Это сильно затрудняет работу реальных отечественных подрядчиков и минимизирует возможности компаний по импортозамещению. Несмотря на выделение значительных федеральных средств на геологоразведку, основные объёмы средств переводятся китайским корпорациям, а раньше они уходили норвежским и американским компаниям.

Такая ситуация создает риск полной зависимости от иностранных компаний при исследовании и разработке арктических месторождений. В 2016 году на морскую 3D сейсморазведку было потрачено 16,5 млрд рублей. Вполне вероятно, что 12 млрд из них ушло по посредническим схемам китайским компаниям.

Все это противоречит программе импортозамещения, объявленной Президентом РФ. А ведь он говорит, что нужно снять критическую зависимость от зарубежных технологий и промышленной продукции, включая станкостроение, приборостроение, энергетическое машиностроение, оборудование для освоения месторождений и Арктического шельфа. Поскольку все это не только создает зависимость от иностранных компаний, но

и угрозу транспортной и экономической безопасности страны.

– Применительно к нашей сфере деятельности важнейшим условием «импортозамещения» является создание новых рабочих мест для российских моряков при осуществлении морских перевозок и обслуживании деятельности по разведке и добыче углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации, включая Арктическую зону, – говорит Юрий Сухорук.

Он отмечает, что профсоюзы в других странах при поддержке своих правительств на законодательном уровне не допускают участия в такого рода работах ни иностранных судовладельцев, ни иностранных моряков в составе экипажей судов.

– Правительства этих стран прислушиваются к мнению профсоюзов, так должно быть и у нас. Ничего в этом зорного нет, – считает председатель РПСМ. – Мы ведь знаем ситуацию изнутри, и отсюда идет наше беспокойство за судьбы российских моряков, национальный морской рынок. Это общемировая практика, почему бы и России не следовать ей? Добавлю лишь, что РПСМ намерен вновь поднять этот вопрос на предстоящей встрече с министром транспорта.

#### 80% рабочих мест – российским морякам

Изменения, по мнению РПСМ, нужно внести в Федеральный закон от 30 ноября 1995 года № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», а именно: предусмотреть в Главе II «Разведка континентального шельфа и разработка его минеральных ресурсов» нормы, устанавливающие, что условиями разведки и разработки недр континентального шельфа является приоритетное участие в них российских юридических лиц, включая и морскую перевозку добываемых полезных ископаемых российскими судовладельцами. При этом на Арктическом участке континентального шельфа Российской Федерации морская транспортировка любых грузов должна осуществляться исключительно российскими судовладельцами.

Нужно внести корректировку в закон РФ от 21 февраля 1992 года № 2395-1 «О недрах»: одним из содержаниях лицензии на пользование недрами (ст. 12) должно быть наличие у пользователя недр, кроме уже установленных условий, соответствующего флота под Государственным

”

*“Применительно к нашей сфере деятельности важнейшим условием «импортозамещения» является создание новых рабочих мест для российских моряков при осуществлении морских перевозок и обслуживании деятельности по разведке и добыче углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации, включая Арктическую зону”*



*“В РПСМ убеждены: в российской экономической зоне первоочередное право на рабочие места должны иметь российские моряки”*

флагом Российской Федерации необходимого тоннажа, чтобы выполнять работы по разведке, добыче и транспортировке полезных ископаемых. Если своего флота нет, то должны быть контракты с российским судостроительным предприятием о строительстве такого флота.

Кроме того, чтобы обойти положение Договора о Евразийском экономическом союзе, снимающего все ограничения по защите национального рынка труда, необходимо скорректировать положения ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства». А именно: отнести деятельность, связанную с разведкой, добычей и морской перевозкой углеводо-

родов на континентальном шельфе РФ, к разряду стратегических. Тогда иностранцы в лице граждан государств-членов этого союза не смогут беспрепятственно работать на континентальном шельфе РФ, что непосредственно предусмотрено в самом Договоре об этом союзе.

Следует внести изменения в действующее законодательство с целью установления специального регулирования трудовых отношений для моряков, занятых на судах, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

Если резюмировать все вышесказанное, Российский профессиональный союз моряков добивается от органов государственной власти изменения действующего российского законодательства и установления такого порядка использования

иностранного флота в офшорном секторе, чтобы иностранный судовладелец обязательно регистрировал свои суда в Российском международном реестре судов или, по крайней мере, нанимал не менее 80% российских граждан в состав экипажа на борту судна.

Задача эта непростая, особенно с учётом того, что в РПСМ состоит небольшая часть моряков, работающих в нефтегазодобывающей отрасли. Однако РПСМ сотрудничает с Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, поскольку многие моряки, занятые в офшорном секторе, состоят в нём. А защита рабочих мест российских моряков всегда была и будет приоритетной задачей профсоюза.



## «Газпромнефть Марин Бункер» Качество независимо от обстоятельств

«Топливная революция» на бункерном рынке приближается – новые ограничения по максимально допустимому содержанию вредных веществ в выбросах с судов вступят в силу менее чем через два с половиной года. С 1 января 2020 года по всему миру, за исключением зон ECA (emission control areas), ПДК SOx (окислов серы) в судовых топливах не сможет превышать 0,5%, и влияние, которое окажет новое регулирование на бункерный рынок в целом и на деятельность его участников, окажется значительным. В этой связи внимание всех заинтересованных сторон к этой теме неуклонно возрастает. На состоявшейся в Санкт-Петербурге крупной отраслевой конференции, традиционно собирающей ведущих представителей отрасли - X Всероссийском форуме «Современное состояние и перспективы российского рынка бункеровки судов», - вопросы, касающиеся топливных перспектив и грядущих изменений на рынке, были ключевыми.

Один из лидеров российского бункерного рынка компания «Газпромнефть Марин Бункер» (генеральный партнер Форума), еще в 2014 году запустила трехлетний проект по исследованию бункерного рынка. Цель исследования - разработка потенциальных сценариев и стратегических решений для участников отрасли, необходимых в связи с меняющейся под воздействием экологических ограничений рыночной ситуацией. Основное отличие деятельности бункерного оператора «Газпром нефти» при поисках дополнительной информации и тестировании возможных вариантов развития

событий от той работы, что проводили другие компании - системный подход к анализу текущей и будущей ситуации с позиций, как поставщика бункерного топлива, так и его потребителя.

Нормы по количеству вредных выбросов с судов регулируются Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL). Действие конвенции распространяется на содержание в топливе соединений серы (SOx) и азота (NOx), а также предусматривает организацию особых зон контроля ECA, в которых к выбросам с судов предъявляются более строгие требования. В данный момент эти зоны закреплены на акваториях Северного и Балтийского морей, в проливе Ла-Манш, Карибском море и 200-мильных зонах у побережья США и Канады. С течением времени ограничения MARPOL изменяются в сторону ужесточения. В 2010 году содержание серы не должно было превышать 1,0% в особых зонах ECA и 4,5% в остальных мировых акваториях. В 2015 году требования к сере в зонах контроля ужесточились - не более 0,1%, а начиная с 2020 года ограничение по выбросам SOx во всем мире установлено на уровне 0,5%.

Необходимость принятия решений, регламентирующих вредное воздействие судовых выбросов на окружающую среду, признавалась морским сообществом давно. Морские суда производят существенные объемы вредных выбросов, наиболее опасными в составе которых являются диоксид серы (SO<sub>2</sub>), углекислый газ (CO<sub>2</sub>), угарный газ (CO), оксид азота (NOx) и черный углерод. По разным

оценкам, около 9 процентов всех выбросов серы с транспорта происходят именно с морских судов. И это обусловлено потреблением ими топлив с высоким содержанием серы. Данные других исследований, проверок и расчетов свидетельствуют о пагубном влиянии судовых выбросов на состояние здоровья людей, так или иначе с ними взаимодействующих. Сера – источник разнообразных твердых частиц, воздействие которых на организм человека провоцирует легочные заболевания и способствует сокращению продолжительности жизни: около 60 тысяч преждевременных смертей ежегодно связывают с выбросами судов, главным образом в прибрежных районах Европы и Юго-Восточной Азии. Цель, преследуемая Международной морской организацией (ИМО) при принятии экологических ограничений, оправдана. Сокращение пагубного влияния на состояние окружающей среды вкупе с улучшением имиджа судоходной отрасли – комплексная задача, успешное решение которой должно принести весомую пользу. Но не стоит и сомневаться в том, что с точки зрения бизнеса инициативы ИМО создадут ряд сложностей для участников рынка.

На первом этапе, в 2010 году, ввод ограничений не принес больших потрясений. И поставщики, и судовладельцы сумели оперативно перестроиться на мазут с содержанием серы до 1,0%. Этот продукт был широко доступен и востребован. Но в 2015 году положение изменилось: новые требования по содержанию серы в топливах, используемых судами в зонах контроля, сделали невозможным использование однопроцентного мазута.

Отсутствие в необходимых объемах аналитической информации и рассчитанных на перспективу проработанных прогнозных сценариев привело к возникновению неопределенности на рынке и проблеме выбора для судовладельцев вместе с нерешенными вопросами оценки рисков, дополнительных инвестиций и их окупаемости, а также перспектив доступности топлива. По большому счету, в качестве наиболее приемлемых рассматривались три подхода к работе в зонах ECA: использование на судах привычных низкосернистых дистиллятов (MGO), установка на суда скрубберов для очистки выхлопов от вредных примесей, и употребление в судовых двигателях новых ультранизкосернистых топлив (ULSFO). В качестве варианта на более отдаленную перспективу существует и переход на заправку судов сжиженным природным газом (СПГ). В нынешней ситуации интерес



судовладельцев к новым экологическим топливам, хоть и достаточно сдержанный, был вполне объясним. По итогам 2016 года доля ULSFO в структуре рынка Балтики составила почти 17 процентов. Она могла быть больше, если бы не объективные обстоятельства, вызванные снижением нефтяных котировок. Оно привело к уменьшению экономического эффекта от использования ULSFO по сравнению с MGO, что, в комплексе с особенностями эксплуатации ультранизкосернистых топлив, ограничивало свободный выбор судовладельцев и сдерживало распространение ULSFO.

Исследование, проведенное в «Газпромнефть Марин Бункере», выявило постепенное изменение отношения потребителей к ULSFO. В 2017 году оно уже воспринимается как перспективная альтернатива. Но вопросы остаются. Судовладельцы озабочены ценой, доступностью и решениями в области технических особенностей эксплуатации новых топлив. Поставщики имеют свой набор неопределенностей: выбор рецептуры производства, способность нефтеперерабатывающих заводов производить данный вид ресурса в требуемом объеме, и, конечно, ценовая конъюнктура. Выбор верной топливной стратегии – основной вызов для поставщиков в эти дни. «Газпромнефть Марин Бункер», решая эту проблему, использовал данные мировых аналитических агентств, внутренних исследований среди клиентов и собственную экспертизу по прогнозированию – и выработал прогнозный сценарий разви-

тия спроса на нефтепродукты на российском бункерном рынке.

Нынешняя ситуация с ценами на нефть и снижением величины экспортной пошлины привела к заметной потере российским бункерным рынком своей былой привлекательности в сравнении с зарубежными портами. При сохранении текущей макроэкономической ситуации и нефтяных котировок быстро восстановления рынка эксперты не ожидают. Что касается изменений структуры спроса в РФ, то они, вероятно, станут повторять основные тренды, прогнозируемые аналитиками на мировом рынке бункерного топлива.

- в 2020 году основная доля мазута будет замещена новым гибридным топливом с 0,5-процентным содержанием серы – оно будет дешевле дистиллятов и ULSFO и окажется привлекательным для потребителей, и поэтому способно завоевать до 60 процентов в общей структуре спроса;

- в зонах ECA будет активно использоваться ULSFO, причем ограничение по мазуту может привести к небольшому росту спроса на ультранизкосернистый продукт;

- некоторая доля потребителей перейдет с темных топлив на дистилляты;

- полного исчезновения мазута с рынка ожидать не следует: его будут использовать судовладельцы, флот которых оснащен скрубберами. Доля мазута в структуре потребления судовых топлив по оценкам экспертов установится на уровне около 11 процентов;

- с 2020 года прогнозируется постепенное развитие сегмента СПГ – единственного вида топлива, соответствующего всем экологическим нормам.

Структура спроса на бункерном рынке будет все время меняться, полагают аналитики «Газпромнефть Марин Бункера». К примеру, снижение котировок на мазут и соответствующий рост дифференциала с котировками на светлое топливо могут простимулировать развитие популярности скрубберов и, соответственно, привести к возврату части спроса на темное топливо – к 2025 году его доля может составить до 26 процентов.

В меняющихся условиях своей ключевой задачей «Газпромнефть Марин Бункер» считает оперативное обеспечение потребителей качественным топливом и, понимая потребности судовладельцев, ориентируется на них. Этому принципу в компании следовали на каждом очередном этапе развития ограниченный MAP-ПОЛ, разрабатывая для клиентов комплексную экспертизу для принятия ими оптимальных решений. Глубокое изучение рынка, расширение ресурсной базы и ассортимента топлив имеют целью обеспечение потребителей любой продукцией в зависимости от выбранного ими сценария работы. Помимо этого, опыт и знания, накопленные во время исследований, активный обмен информацией между участниками рынка помогут всей отрасли подойти к 2020 году подготовленными и максимально эффективно продолжить работу.



# МОРСКОЙ БАНК

Основан в 1989 году

# 28 ЛЕТ

Комплексное  
банковское обслуживание:  
предприятий морской и речной отрасли,  
корпоративных клиентов,  
компаний малого и среднего бизнеса,  
индивидуальных предпринимателей,  
частных клиентов.

[www.maritimebank.com](http://www.maritimebank.com)  
+7 800 777 11 77

МОРСКОЙ БАНК (ОАО).  
Генеральная лицензия ЦБ РФ №77





## МОРСКОЙ БАНК - ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ФИНАНСОВ!

*МОРСКОЙ БАНК (АО) работает на банковском рынке с 1989 года и является одним из старейших финансовых институтов России. Основываясь на многолетнем опыте, Морской Банк выступает финансовым центром и экспертом для предприятий морского и речного транспорта, сохраняя свои позиции ведущего отраслевого Банка. Банк представлен в крупнейших для отрасли городах: Москве, Владивостоке, Находке, Санкт-Петербурге, Мурманске, Калининграде, Новороссийске и Волгограде.*

### Санкт-Петербург

В Санкт-Петербурге Филиал МОРСКОГО БАНКА (АО) осуществляет свою работу с 2007 года. Филиал находится по адресу: ул. Гапсальская, д.5 Лит А в бизнес-центре «Балтика» в непосредственной близости от Главных ворот порта Санкт-Петербург. Филиал на протяжении более 10 лет является финансовым партнером для целого ряда предприятий морского и речного транспорта. Среди клиентов филиала судоходные, судостроительные, судоремонтные компании региона, стивидоры, агентские, экспедиторские и многие другие представители отрасли.



Филиал МОРСКОГО БАНКА в г. Санкт-Петербурге

### Новороссийск

Представительство МОРСКОГО БАНКА в г. Новороссийске было открыто в 2004 году, а в 2009 году на базе представительства начал работу полноценный филиал Банка. Филиал расположен в самом центре Новороссийска на ул. Советов д. 19 А, в здании Азово-Черноморского бассейнового филиала Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт». Сохраняя верность традициям, филиал МОРСКОГО БАНКА (АО) обслуживает предприятия морской отрасли от г. Темрюк до г. Сочи. В настоящее время филиал не ограничивает свою деятельность обслуживанием профильных предприятий, сохраняя клиентоориентированный подход, предоставляет услуги и финансовую поддержку предприятиям различных отраслей экономики.



Филиал МОРСКОГО БАНКА в г. Новороссийске



Филиал МОРСКОГО БАНКА в г. Калининграде

### Калининград

Филиалу МОРСКОГО БАНКА в г. Калининграде 22 июня 2017 года исполнилось 10 лет. Сейчас офис располагается в центре города Калининграда в Морском бизнес-центре, строительство которого было профинансировано с участием Морского Банка. Филиал выступил инициатором «морских зарплатных проектов» и сегодня является лидером по выпущенным пластиковым картам среди филиалов МОРСКОГО БАНКА. Также Филиал занимает лидирующие позиции по объему и количеству депозитов физических лиц.

**Морской Банк** предлагает профильным клиентам, предприятиям морской и речной отрасли и смежных сегментов:

- Индивидуальные банковские продукты и комплексные программы обслуживания, разработанные с учетом специфики бизнеса компании.
- Оптимальные решения любых финансовых задач отраслевых предприятий.
- Решение финансовых вопросов в разных юрисдикциях, разных стандартов документации и документооборота.
- Оценку финансовых рисков компаний морской и речной отрасли.
- Эффективную работу с залогами.
- Комплексное обслуживание (в том числе: международный бизнес, РКО и конверсионные операции, банковские гарантии).
- Работу со всеми контрагентами клиента.
- Партнерские программы кредитования.
- Обслуживание VIP-клиентов на специальных условиях.
- Специальные розничные продукты: зарплатные проекты для моряков и привлечение сезонных депозитов.
- Программы лояльности клиентов.
- Дистанционное банковское обслуживание.
- Персональный менеджмент.
- Удобное территориальное размещение офисов Банка в портах.

### МОРСКОЙ БАНК – это:

- Высокая скорость принятия решений.
- Разработка решений под индивидуальные требования.
- Гибкость подхода и тарифов.
- Безопасность и надежность.



Филиал МОРСКОГО БАНКА в г. Владивостоке

### Владивосток

Филиал МОРСКОГО БАНКА (АО) в г. Владивосток создан 23 августа 2007г., располагается по адресу: г. Владивосток, ул. Светланская 78б. В это году филиал празднует 10-летие своей деятельности.



## Сделано в России: «Чистое море»



представляет уникальную экологически чистую продукцию, полностью подходящую под строгие стандарты использования мощных средств на борту кораблей и судов. Сделанные на основе активного бесфосфатного препарата для обработки органических отходов, средства не загрязняют окружающую среду. Они подвержены быстрой биodeградации, что позволяет свести к минимуму попадание

отходов, мусора, остаточных отбросов и различных утечек в состав палубного водостока или смыва.

Линия продукции «Чистое море» включает средства для прачечного, камбузного оборудования, для санузлов, мытья посуды, антибактериальное мыло для рук и прочие средства, необходимые для поддержания чистоты на кораблях и судах.

Современные речные и морские суда располагают обширными комплексами помещений, которые требуют особого ухода с использованием современных чистящих препаратов и моющих средств. Однако, несмотря на, казалось бы, ежедневную необходимость, в направлении товаров, пригодных для использования на борту, наблюдается дефицит.

Российская компания «Куст» не первый год занимается разработкой чистящих средств. Обладая собственным производством, российские энтузиасты создают уникальную отечественную продукцию, успешно замещая зарубежных производителей. На данный момент предприятие готовит линию чистящих и моющих средств для использования на морских и речных судах «Чистое море».

В линии «Чистое море» производственно-торговое предприятие «Куст»



## Чистое море

Отечественная экологически чистая продукция, подходящая под стандарты использования на борту кораблей и судов

### «ЧИСТОЕ МОРЕ» – ЭТО:

- ✓ Быстрота действия
- ✓ Простота использования
- ✓ Безвредность

для окружающей среды

НЕТОКСИЧНЫЕ  
ЧИСТЯЩИЕ  
И МОЮЩИЕ СРЕДСТВА

для использования  
на морских и речных судах

[www.chistoe-more.ru](http://www.chistoe-more.ru)  
[info@chistoe-more.ru](mailto:info@chistoe-more.ru)

Компания «КУСТ»

Адрес: РФ, г. Москва,  
п. Московский,  
Киевское ш., 22-й км,  
тел.: +7 (495) 136 50 93

Морское судно тылового обеспечения проекта 23120



## «Спецсудопроект» Современному флоту – современные суда

За годы работы эта конструкторская организация подготовила множество проектов судов как для нужд гражданского флота, так и для ВМФ. Некоторые из разработок получили довольно широкую известность, поскольку были первыми современными судами, ставшими долгожданным пополнением для вспомогательного флота военно-морских сил России: морское судно тылового обеспечения проекта 23120, морской самоходный плавучий кран проекта 02690, средний морской танкер проекта 23130. Перечисленные проекты успешно реализованы на крупных отечественных судостроительных предприятиях. СФ «Алмаз» построила 9 самоходных плавучих кранов, все они в срок переданы заказчику – ВМФ России. ПАО «Северная верфь» строит уже второе морское судно тылового обеспечения, первое судно, «Эльбрус», готовится к переходу на Северный флот. ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» завершает строительство среднего морского танкера проекта 23130, получившего имя «Академик Пашин».

По конструкторской документации ЗАО «Спецсудопроект» в 2010-2016 гг. судостроительными заводами для нужд Минобороны России было поставлено более 50 судов вспомогательного флота (буксиры проекта 90600, танкеры проекта 03180, плавучие краны проекта 02690).

Уровень технологического задела,

достигнутый ЗАО «Спецсудопроект» при создании проектов 02690, 23120 и 23130, позволяет развивать эти проекты, создавая на их базе модификации, различные по своему функциональному назначению. К примеру, на базе проекта 23120 было разработано судно-килектор, способное обеспечивать операции по подъёму затонувших объектов, проведению глубоководных исследований, водолазных работ и т.д. Проект 02690 лёг в основу серии кранов различного назначения и грузоподъёмности, также на его базе был разработан

проект многофункционального плавучего комплекса, который может найти широкое применение как в составе военно-морских сил, так и в составе гражданского флота.

Большое внимание «Спецсудопроект» уделяет проектам гражданского судостроения. Специалисты конструкторского бюро разрабатывают новые суда, основываясь на данных о практических нуждах флота. Так появились проекты многофункционального рыболовного судна и рыболовного траулера, способные стать основой отечественного рыбопромыслового флота. Линейка



Средний морской танкер проекта 23130

Морской самоходный плавучий кран проекта 02690



рыболовецких судов позволяет заменить не только устаревшие суда, предназначенные для ловли в морях, омывающих берега России, но и траулеры, используемые для промысла в отдалённых частях мирового океана. На стапелях ООО «Онежский судостроительный завод» по заказу ФГУП «Росморпорт» строится грунтоотвозная самоходная баржа проекта НВ600, спроектированная ЗАО «Спецсудопроект». Это судно предназначено для проведения дноуглубительных работ, организация которых необходима при поддержании проходимости портов и каналов.

Непростые задачи, которые заказчик ставит перед проектантом, служат импульсом к развитию инженерной мысли, в результате чего возникают новаторские решения. Уникальным инженерным достижением конструкторов ЗАО «Спецсудопроект» является запатентованная форма носового бульба для судна ледового плавания категории Arc4, имеющего соотношения L/B-4, В/Т-2,6. Это техническое решение явилось следствием требования заказчика одновременного обеспечения скорости 18 уз и ледопродолжительности при самостоятельном плавании во льдах толщиной до 0,8 м – это подтолкнуло конструкторский коллектив к поискам принципиально новой формы носового бульба, удовлетворительной по гидродинамическим и ледовым качествам. Предложенная ЗАО «Спецсудопроект» форма носового

бульба является уникальной технической находкой, нашедшей применение при создании морского судна тылового обеспечения проекта 23120.

«Спецсудопроект» хорошо чувствует конъюнктуру судостроительной отрасли и способен предлагать оригинальные вос-

требованные проекты. Поддержка подобных предприятий позволит России со временем выйти в лидеры мировой судостроительной отрасли, составив достойную конкуренцию зарубежным производителям морской техники не только военного назначения, но и гражданского.



Средний морской танкер проекта 23130



## НОВЫЕ ГРАНИ ТВОРЧЕСТВА

АРТЁМ ЛИСОЧКИН  
ФОТО БОРИСА КОРОТКОВА

*Те, кто хотя бы немного разбирается в судостроительных технологиях, наверняка в курсе, что листовая металл можно гнуть только в одном направлении. И гнут его на подавляющем числе верфей малого судостроения, условно говоря, «вдоль» (горизонтально). А нельзя ли при изготовлении корпуса перевернуть все с ног на голову и гнуть лист поперек, по вертикали? Участники дилерской встречи сразу окрестили лодки новой серии Active от петербургской компании «Беркут» гранеными, ну а мне почему-то припомнился известный конструктор «Лего», из которого в нынешние времена можно соорудить довольно похожую копию хоть лодки, хоть самолета, хоть Тадж-Махала. Свежо, неизбито, оригинально. Но тут же возник и ряд технических вопросов, ответы на которые я получил в ходе супертеста (шесть лодок за один день).*

Надо сказать, что изрядно «просевший» импорт действительно дал серьезный толчок отечественному малому судостроению. Взять хотя бы само мероприятие, устроенное «Беркутом» для своих дилеров со всей страны и не только (международный статус встречи обеспечился присутствием дилерской фирмы из Финляндии). Нечто подобное до недавних пор я видел только за рубежом. Прекрасная организация с четким расписанием тестовых заездов, культурная программа, да и место проведения выбрано не абы как: прекрасная марина в Новой Ладого, от которой

рукой подать до множества достопримечательностей, например старинных монастырей и древней крепости (около 10 км вверх по Волхову), увидеть которые стремятся тысячи туристов, причем нам выпала редкая возможность посмотреть все это великолепии с воды. Добавим к этому и возможность испытать лодки как на тихой воде Волхова, так и в открытой Ладоге (на которой в день теста было достаточно свежо), и, конечно же, новинки-сюрпризы, старательно скрывавшиеся вплоть до самого открытия мероприятия. С новой оригинальной серии Active и начну, пожалуй, свой тестовый отчет.

### «Граненые» Active

Представители «Беркута» признали, что саму идею «вертикального» раскроя, весьма редкую, они подсмотрели у одной из австралийских верфей, однако о копировании речь не шла: российские конструкторы переняли лишь сам принцип, позволяющий снабдить борта любыми ребрами жесткости и брызгоотбойниками, не приваривая их поверх обшивки — чисто за счет гнба. Дизайн в итоге более чем оригинален, поскольку в плане такой корпус по вполне понятным причинам может быть только «граненым». Еще

одна особенность новой серии — это блоки плавучести в виде органично вписавшихся в корпус герметичных пустотелых отсеков: никакого пенопласта или пенополиуретана, тоже обладающих собственным весом, не любящих бензиновых паров, да и, что греха таить, потихоньку набирающих в себя воду даже при всех своих «закрытых» ячейках.

Могу предположить, что внешний облик Active способен вызвать либо полный восторг, либо столь же полное неприятие — «серединок» не будет. Равно как и скепсис отдельных спецов относительно гидродинамических качеств корпуса, построенного на ломаных линиях. Однако внимательный осмотр показал, что «гранеными» эти корпуса являются в основном выше скулы: собственно днище, в том числе и в носовой части, здесь вполне классическое.

Оказавшись за штурвалом «маленького» 5,3-метрового Active, я не ощутил ровно ничего необычного по сравнению с привычной «классикой». Объективным подтверждением стала и достойная максимальная скорость — даже при том, что из-за высоковатого установленного мотора выставить лодку «на пятку» мне так и не удалось. Ладно, на Волхове было тихо. Пересев в Active Hard Top жизнерадостного зеленого цвета, я нацелил его нос в открытую Ладогу. Почему все вокруг плетутся в водоизмещающем режиме? Только остановившись у входных биев, чтобы оценить высоту волны, я понял: она тут под метр. Что нисколько не мешало мне валить по ней под разными углами полным ходом с максимально откинутым мотором. И

хотя характерные изломы скулы в подобных условиях наверняка не раз замыкались, ни ударов, ни подтормаживаний я не отметил.

Рубка вроде достаточно массивна, но завалить лодку в глубокий крен в крутых разворотах мне так и не удалось. Очень достойное поведение на воде! Единственное, что вызывало некоторый дискомфорт, так это подсос водяной пыли от транца в кокпит и даже в саму рубку. Грешит этим подавляющее большинство хардтопов, оставляющих за собой на ходу зону низкого давления, но здесь ситуация, на мой взгляд, усугублялась еще и высоким мягким козырьком на кормовой кромке крыши. На стоянке штука очень удобная, но явно нужен какой-то хитроумный обратный спойлер, подающий воздух в зону над кокпитом. Разработчики обещали над этой проблемой подумать.

### «Классика»

Для тех, кому дизайн Active может показаться излишне экстравагантным, в модельном ряду «Беркута» хватает и корпусов, выполненных по привычной схеме. В том числе и в качестве альтернативы несколько эксцентричному Active Hard Top. Berkut North Cruiser — тоже совершеннейшая новинка, которую объединяют с упомянутой «граненой» моделью разве что основные размеры и внушительная 21-градусная килеватость, позволяющая поддерживать быстрый мягкий ход в свежую погоду. Рубка-салон здесь полноценная (прозрачная кормовая

переборка закрывается распашной дверью), полупереборкой отделена от основного салона и носовая каюта (кстати, с модными нынче боковыми «окнами» большой площади). Лобовые стекла рубки по-траулерному имеют обратный наклон. Пожалуй, любителям серьезных путешествий эта лодка приглянется больше, чем просторный, но все же «полуоткрытый» Active Hard Top, причем независимо от дизайна.

Модель XL у компании уже имела. Правда, с «капотной» компоновкой, которую, насколько я могу судить, разработчики «Беркута» уважают больше всего. К дилер-митингу компания подготовила ее более универсальную двухконсольную модификацию DC. Ходовые качества на высоте: просто танк на воде. Но лично мне не очень понравилась массивная дверь между консолями, которую можно открыть только целиком и нельзя держать открытой на ходу хотя бы частично. Насчет глухо тонированного лобового стекла можно было бы и промолчать, но все же есть случаи, когда не стоит идти на поводу у заказчика: в сумерки или в пасмурную погоду такая «опция» может выйти боком. Кроме того, на такой большой и не особо дешевой лодке хотелось бы видеть отдельный локер или хотя бы крышку для укладки тента в положение по-походному — цельность внешнего облика лодки от этого только выиграет.

Остальные представленные на мероприятии модели (тоже построенные по классической технологии) были большинству дилеров уже хорошо знакомы. Интересную пару представляли собой компактные лодочки



Berkut Active



*Berkut North Cruiser*

жаль было швартовать красотку на место. Вдобавок эта лодка (или, вернее, этот комплект) оказалась лучшей по акустическому комфорту, еще более усиливающему «автомобильные» ассоциации.

**Что их объединяет?**

Часто бывая на презентационных тестах различных верфей, порой удивляюсь, почему модели одной и той же марки отличаются совершенно разным поведением на воде. Когда «фирменный стиль» распространяется и на ходовые качества, это выглядит скорее как приятное исключение. Относится к таким приятным исключениям и продукция «Беркута». После пары-тройки пересадок из лодки в лодку я уже четко знал, с чем придется иметь дело. В первую очередь, все испытанные лодки в той или

серии «М». И по своим основным размерениям, и по общей концепции – отличная вариация на тему известных советских дюралек, по которым многие до сих пор ностальгируют. Впрочем, о 18-градусной килеватости тогда и не слышали, равно как и о модификации с хардтопом, в которой можно не без удобств переночевать одному-двоим. В те давние времена такие маленькие каютники были в основном уделом самоделщиков...

И на закуску – мой личный выбор: Berkut L-Jacket. В чистом виде драйверский аппарат, настоящая «зажигалка», тем более со 115-сильным мотором! Машинка так и рвалась в бой: едва успеешь выставить в ходе замеров 2500 об/мин, как через пару секунд на тахометре уже 2900. На воде стоит, как карт на асфальте. В общем, получил самое настоящее удовольствие за рулем, даже



*Berkut XL DC*

<i>Berkut</i>	<i>Active</i>	<i>Active HT</i>	<i>North Cruiser</i>	<i>XL DC</i>	<i>L-Jacket</i>	<i>M-Jacket</i>	<i>M-HardTop</i>
Длина, м	5,30	6,90	6,90	6,20	5,65	4,70	4,70
Ширина, м	2,08	2,50	2,45	2,20	2,05	1,90	1,90
Килеватость на транце, град.	15	21	21	18	18	18	18
Сухой вес, кг	400	1200	1600	870	420	350	420
Запас топлива, л	65	220	240	200	100	65	65
Пассажиروместимость, чел.	5	8	8	6	6	5	5
Мощность ПМ, л.с.	40–70	115–225	120–225	100–200	70–115	40–70	40–70
Тестовый ПМ Yamaha	F60	F150	F150	F200	F115	F70	F70
Макс. скорость по результатам теста, км/ч при об/мин*	56,2 5700	68,7 5500	65,0 5700	70,7 5500	76,8 6400	59,4 6200	55,2 5900

\*Испытания проводились с полностью заправленным топливным баком и одним водителем на р. Волхов между Новой и Старой Ладогой, температура воздуха +22 °С, температура воды +15 °С, скорость ветра 4–6 м/с, высота волны 0,1–0,2 м (Active HT – на о. Ладога и в устье р. Волхов, скорость ветра 5–7 м/с, высота волны 0,5–0,8 м).



*Berkut M-Jacket*



*Berkut M-Hard Top*

иной степени отличались носовой центровкой, позволяющей в крутом повороте «заглянуть самому себе в транец» (без проблем с устойчивостью на курсе при этом). Выход на глиссирование – без малейшего кормового дифферента, словно на колесах. Крены в поворотах – от крайне умеренных до нулевых. И посмотрите только, насколько все эти лодки разные внешне!

Правда, на мой взгляд, те же скоростные возможности новых лодок питерской фирмы были на тот момент далеко не исчерпаны. Носовая центровка, вызванная в том числе пристрастием к «автомобильной» компоновке с носовым расположением водителя, а также довольно массивными надстройками, требует учета ряда важных особенностей. Ни одну из новинок (по крайней мере в одиночку) мне не удалось нормально «оторвать» от воды: триммирование приво-

дило только к возникновению пенного фонтана за транцем, форштевень продолжал исправно резать воду.

Собирали эти лодки «с пылу с жару» прямо перед мероприятием, а моторы ставили по ямаховским рекомендациям – как известно, достаточно условным и усредненным. Думаю, в данном случае требуется более индивидуальный подход, учитывающий «фирменные» особенности корпусов от «Беркута». В частности, моторы я бы поставил пониже, чтобы увеличить поднимающий корпус «рычаг»: в минусе будет чуть возросшее сопротивление подводной части, зато в плюсе – значительное уменьшение смоченной поверхности корпуса и оптимальный вектор тяги гребного винта. Кстати, парочка давно испытанных «эмков» исправно выставилась «на пятку» – с ними уже явно в этом направлении поэкспериментировали. Этот

момент мы тоже подробно обсудили с представителями верфи, так что работа по совершенствованию новинок – на сей раз для того, чтобы окончательно «подружить» их с разными моторами – будет продолжена.



Санкт-Петербург, ул. Новоселов, 6  
+7 (812) 914-59-79, +7 (812) 995-18-59  
[www.kater-berkut.ru](http://www.kater-berkut.ru)

*Тестовый отчет любезно предоставлен нашими коллегами из журнала «Капитан-Клуб»*



*Berkut L-Jacket*

Риф 75 Брат



## ЗАВОД «РИФ»-СДЕЛАНО В РОССИИ!

В российском судостроении весьма консервативные взгляды на то, из чего сделан и как должен выглядеть катер. Но ростовский завод «Риф» ворвался на рынок с триумфом, представив конструкторам свой вариант катера из инновационного материала, ранее не применявшегося в российском судостроении – полиэтилена высокой плотности. Первые же катера серии завоевали множество престижных дипломов и наград на российских и международных выставках, включая диплом Министра обороны Сергея Шойгу на выставке «Армия 2016» и медаль лауреата «за лучший выставочный экспонат» на «Международном военно-морском салоне - 2015».

Не останавливаясь на достигнутом, уже в следующем году «Риф» представил свои катера для испытаний Крыловского государственного научного центра по использованию инновационного материала в судостроении, а также для 1-ого НИИ ВМФ для принятия судов из полиэтилена высокой плотности на вооружение и снабжение ВМФ РФ – и получил положительные заключения.

Преимущества катеров серии «Риф» перед катерами из «традиционных материалов» (сталь, алюминий, стеклопластик) очевидны:

- положительная плавучесть материала, обеспечивающая его непотопляемость;
- значительно больший срок службы (гарантия на материал корпуса – не менее 30 лет);

- УФ защита, позволяющая цвету корпуса не выгорать на солнце;
- отсутствие коррозии;
- отсутствие осмоса;
- температурный режим эксплуатации от -35С до +80С;
- мореходность до 4 баллов и выше, благодаря строению корпуса «глубокое V».

В 2017 году завод «Риф» представил сразу две новые разработки – «Риф 75 Брат» и «Риф 95».

Особенности катера «Риф 95» состоят в том, что он имеет корпус глиссирующего судна с обводами Валеева-Морозова, позволяющий выдерживать волну в 4 балла и более, не теряя при этом скорости, и выходящий на глиссирующий режим, сохраняя скорость 30 узлов, причем значительно сокращаются расходы топлива.



Риф 95

Уникальные возможности катера «Риф 75 БРАТ» проверил сам Главком Военно-морского флота России Адмирал Владимир Королев, который принимал на нём парад самой мощной военно-морской техники на «Международном военно-морском салоне -2017».

Данный катер имеет габаритный размер, позволяющий провозить его в стандартном евроконтейнере в любую точку мира.

Катера серии «Риф» стабильно показывают высокие мореходные характеристики, большую скорость, надежность и экономичность в эксплуатации. Завод уже вышел на международный рынок и в ближайшем будущем планирует строительство самого большого в мире катера из полиэтилена высокой плотности.



Завод «Риф» нашел успешное применение полиэтилену высокой плотности – мы используем этот материал для строительства прочной крепежной конструкции рыбной фермы. Материал является экологически чистым и может применяться даже в пищевой промышленности, что является гарантией высоких санитарных условий для выращивания рыбы. Также материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце и не требует специального сложного обслуживания. Срок службы – не менее 30 лет.

Еще одним преимуществом рыбной фермы «Риф» является установка фермы непосредственно на водоеме, что по-

зволяет выращивать рыбу в естественных условиях. Ферма надёжно фиксируется якорями и выдерживает даже серьезные волнения, может использоваться на открытых водоемах и в прибрежной зоне.

Инновационной разработкой является проект подводной рыбной фермы. Данная ферма не боится даже сильных штормов, а, благодаря простому креплению при помощи всего одного якоря, ферма легко транспортируется в любую акваторию.

В настоящее время рыбная ферма «Риф» успешно эксплуатируется в Ростовской области для выращивания белуги и других видов осетровых. В планах строительство ферм в Астраханской области и

Краснодарском крае. Завод «Риф» активно сотрудничает с Росрыболовством по вопросам импортозамещения и увеличения популяции рыбы, выращенной на отечественных предприятиях.

«Риф» также ведет активную научную работу совместно с ФГБНУ Азовским научным институтом рыбного хозяйства по вопросам разработки программы по оптимизации выращивания различных видов рыб. На данный момент технология с успехом применяется в Ростовской области, идет ее оптимизация под другие регионы страны с учетом специфики выращивания в определенных климатических условиях.





# БЕЗОПАСНОСТЬ ФЛОТА - НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ



Морская сервисная станция «РОС-ФЛОТСЕРВИС» город Новороссийск основана в городе-герое Новороссийске с целью оказания Заказчикам полного спектра услуг в области материально-технического снабжения морских судов и кораблей ВМФ России, катеров Пограничного Управления ФСБ России, которые базируются в портах Азово-Черноморского бассейна (Порты Сочи, Туапсе, Геленджик, Новороссийск, Тамань, Кавказ, Крым, Севастополь и другие порты Крымского полуострова), **освидетельство-**

**вания, технического обслуживания, наладки и ремонта судового оборудования и механизмов, организации судоремонтных работ, поддержания** полной боевой готовности корабля.

С первых дней основания «РОС-ФЛОТСЕРВИС» активно развивается, улучшает свою материально-техническую базу. Штат компании укомплектован высококвалифицированными сервисными инженерами с большим производственным опытом, которые постоянно повышают свою квалификацию, проходя обучения у ведущих мировых производителей различного судового оборудования.

Знание и опыт, подтвержденные полученными сертификатами, позво-

ляют сервисным инженерам «РОС-ФЛОТСЕРВИС» выполнять работы по установке и обслуживанию аппаратуры, оборудования и механизмов на торговых судах и кораблях ВМФ России на должном качественном уровне, в соответствии со стандартными гарантийными обязательствами, предоставляемыми изготовителями оборудования и судостроительными заводами в рамках полного жизненного цикла кораблей.

Морская сервисная станция «РОС-ФЛОТСЕРВИС» единственная на Черноморском побережье получила сертификат нового образца системы менеджмента качества ISO 9001:2015 и прошла сертификацию

в системе «ОБОРОНСЕРТИФИКА» на соответствие стандарту ГОСТ РВ 0015-002-2012 в отношении технического сервисного обслуживания, наладки и ремонта судового (корабельного) оборудования, механизмов и систем на кораблях ВМФ России.

Все виды проводимых предприятием работ на морских торговых судах, прогулочных яхтах и катерах подтверждены полученными сертификатами от ведущих Классификаци-

защите национальных интересов нашей Родины от внешних и внутренних угроз и отбивают охоту у любого агрессора развязать любые военные действия против нашей страны.

Помимо сервисного обслуживания кораблей Военно-Морского Флота России, Пограничного управления Федеральной Службы Безопасности (ФСБ России) морская сервисная станция «РОСФЛОТСЕРВИС» успешно ведет свою де-



Организация любых судоремонтных работ



Техническое обслуживание судовых (корабельных) средств спасения



Техническое обслуживание систем судовой автоматики энергетических установок и сепараторов



Агентирование гражданских судов и военных кораблей

онных Обществ, членов Международной Ассоциации Классификационных Обществ (МАКО), таких, как ABS, BV, DNV-GL, LR, NKK, RINA, Российской Морской Регистр Судоходства (РМРС) и Российский Речной Регистр (РРР).

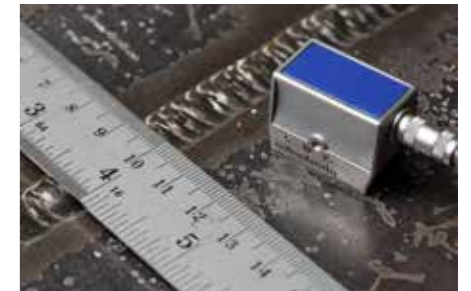
«РОСФЛОТСЕРВИС» имеет действующие долгосрочные контракты по сервисному обслуживанию, наладке и ремонту кораблей ВМФ России с ведущими судостроительными заводами. Одним из таких заводов является АО «Зеленодольский завод им. А.М.Горького» с которым на протяжении многих лет «РОСФЛОТСЕРВИС» успешно сотрудничает. За время работы не осталось ни одной невыполненной заявки, все работы по сервисному обслуживанию и поставке необходимого оборудования для кораблей, базирующихся на Черном и Каспийском морях «РОСФЛОТСЕРВИС» выполняет ранее установленным контрактом сроков. После проведенного технического обслуживания корабля, построенные на Зеленодольском заводе, продолжают нести службу в любой точке мира по

ятельность в области сервисного обслуживания, судоремонта, поставки необходимого материально-технического снабжения, продуктов питания как для судов под иностранными флагами, заходящими в порты Азово-Черноморского бассейна, так и для судов портового флота под флагом РФ.

Клиентами «РОСФЛОТСЕРВИС» являются Российские и зарубежные судоходные и бункеровочные компании, такие как «ГАЗПРОМНЕФТЬ ШИППИНГ», «РОСНЕФТЕ-ФЛОТ», «РОСМОРПОРТ», «СМИТ ЛАМНАЛКО», «ОБОРОНЛОГИСТИКА», «КОМПАНИЯ ЛИНТЕР», «ТАМАНЬНЕФТЕГАЗ» и другие судоходные компании, владельцы и капитаны прогулочных яхт и катеров, яхтсмены.

Среди постоянных иностранных клиентов, отмечены такие судоходные компании, как «MAERSK», «CSM», «VSHIPS» и многие другие лидеры судоходного и фрахтового рынка.

www.ROSFLOTSERVICE.ru



Замеры остаточных толщин и деформация корпусных конструкций, обследование аварийных повреждений



Калибровка средств измерения (манометры, термометры, газоанализаторы, диэлектрические средства)



Техническое обслуживание радионавигационного и передающего оборудования



Водолазный осмотр судов, подводный ремонт



Техническое обслуживание и ремонт судовых (корабельных) механизмов и агрегатов



Полный химический анализ судового топлива, масел, пенообразователей, хладагентов, фреонов, воздуха



Техническое обслуживание судового (корабельного) противопожарного оборудования и систем



Поставка технического снабжения, судового оборудования

## Верфь Алексино Новые мощности в действии



*Судоремонтная верфь Алексино - крупнейший в Азово-Черноморском бассейне судоремонтный комплекс с собственными причалами, принадлежащий Группе компаний «Дело». Верфь способна принимать суда с осадкой до 3,5 метров, длиной до 50 метров. Береговые территории комплекса обеспечивают размещение для ремонта до 20 судов различных размерений, водоизмещением до 160 тонн.*

Географическое положение города Новороссийск, находящегося в центре российского побережья Черного моря – один из благоприятных факторов в пользу развития судоремонта, в связи с чем компания «Дело» приняло решение об увеличении мощностей судоремонтного комплекса Алексино.

Первый этап модернизации судоремонтной верфи Алексино начался с заключения в 2015 году соглашения с итальянской компанией BOAT LIFT s.r.l.

В мае 2017 года на территорию судоремонтной верфи Алексино для производства шеф-монтажа нового крана г/п 450 тонн из Италии было доставлено одиннадцать со-рокафутовых и два двадцатифутовых контейнера с частями крана. Группа технических специалистов компании производителя крана совместно с инженерами российской компании «Пром Эксперт» к 18 июля 2017 года провела работы по монтажу крана.

Разделить столь радостное событие в Россию приехали партнеры – директора по продажам итальянской компании Маттиа Босио и Симоне Краванцола, которые отметили,



что кран такой грузоподъемности их компания поставила в Россию впервые, и пока он для них самый большой.

Во время презентации все было, как при спуске на воду нового судна: музыка, торжественные речи и поздравления. Только

вместо традиционной бутылки шампанского церемония началась с красной ленты, натянутой между опорами 17-метрового красавца-крана. Как только руководство судоремонтной верфи Алексино и итальянской компании BOAT LIFT s.r.l. ее разрезали,



*Вадим Анатольевич Дядюра  
Генеральный директор судоремонтной верфи Алексино*

единственный в России гигант, управляемый оператором при помощи джойстика, продемонстрировал невероятную для его размеров маневренность.

Это зрелище завораживало, ведь кран весит 180 тонн, а каждое из колес имеет диаметр 2,5 метра. При таких размерах у него 90-то градусная поворотная система рулевого управления с диагональным и боковым движением. Кран оснащен несколькими специальными системами: выравнивания колес, взвешивания с ограничением подъема груза за пределами допустимого потенциала. Есть в его опциях и удаленная система помощи. Установленное на подъемнике устройство контроля кормового и носового центра тяжести судна на стропях с помощью дисплея на радиоуправлении монитора делает подъемы и спуски судов безопасными.

Генеральный директор верфи Алексино Вадим Дядюра рассказал журналистам, что на верфи предоставлены комплексные услуги судоремонта по системе субконтрактин-



*“В отличие от других судоподъемных устройств, таких, как плавдок, сухой док или слип, этот кран очень маневренный и позволяет производить доковые операции очень быстро, буквально за считанные минуты, что очень важно для судовладельцев.”*

га, включая ремонт, замену и изготовление корпусных конструкций судна, ремонт винто-рулевых комплексов любого типа, обслуживание спасательного и противопожарного оборудования, замеры остаточных толщин, очистка и окраска всех типов и многое другое для коммерческих и частных судов, яхт и катеров при максимальной длине 40 метров, ширине 8,7 метра, осадкой до 3,5 метров и водоизмещением до 160 тонн.

С появлением нового крана у судоремонтной верфи появилась возможность выполнять доковые подъемы судов водоизмещением до 450 тонн.

«В отличие от других судоподъемных устройств, таких, как плавдок, сухой док или слип, этот кран очень маневренный и позволяет производить доковые операции очень быстро, буквально за считанные минуты, что очень важно для судовладельцев», – сообщил Вадим Анатольевич.

Верфь Алексино – единственная на российском побережье Черного моря, специализирующаяся на ремонте небольших судов. Сейчас появляются новые, высокотехнологичные суда, требующие определенных методов докового подъема и выполнения

ремонтных работ, и, чтобы принимать эти суда, необходима современная подъемная техника. За годы работы на верфи сформировался коллектив специалистов, наработан большой опыт в судоремонте, что позволило принять решение о приобретении и эксплуатации крана грузоподъемностью до 450 тонн.

Верфь Алексино уникальна своей системой работы, которая строится на субконтрактинге. Важно, что судоремонтная верфь Алексино – это управляющая компания, которая организует подъем, спуск судов, подключает суда к внешним источникам водоснабжения и электроэнергии. Сам судоремонт осуществляют на территории верфи несколько компаний – их восемь на данный момент. Конкуренция держит цены на невысоком уровне, мотивирует проводить работы максимально качественно и быстро.

В сентябре 2018 года будет завершена подготовка береговой инфраструктуры, расширены доковая и технологическая площадки, расширится ремонтная база, появятся новые рабочие места. Верфь Алексино сможет доковать новый сегмент судов.







Слово епископа Североморского и Умбского Митрофана

КУЛИЧКОВ ВАЛЕРИЙ КОНСТАНТИНОВИЧ  
 доктор экономических наук, кандидат исторических наук, доцент,  
 Межрегиональная общественная организация  
 «Ветераны военной контрразведки», советник председателя  
 Фото предоставлены Межрегиональной общественной организацией  
 «Ветераны военной контрразведки»

## «Молчаливое эхо войны»: Североморск

Всероссийская благотворительная программа «Молчаливое эхо войны» по увековечению памяти и подвига советского народа в Великой Отечественной войне реализуется уже свыше 10 лет Межрегиональной общественной организацией «Ветераны военной контрразведки» под руководством Председателя Президиума К.И.Яхиена. Программа осуществляется при поддержке руководства Федеральной службы безопасности, Министерства обороны, Русской Православной Церкви, а также администрации регионов. Предусматривается поиск и перезахоронение останков солдат и офицеров Красной Армии, погибших в 1941 - 1945 годах, и сооружение часовен Памяти в местах проявления массового героизма. Постройка восьми из них велась с 2009 года с благословления Святейшего Патриарха Московского и Всея Руси на территории Псковской, Смоленской, Ленинградской, Калининградской областей, городов-героев Волгограда, Севастополя, городов воинской славы Волоколамска и Хабаровска. Проводимая работа отмечена Грамотой Президента Российской Федерации и Дипломом Международной выставки «Мемориал-2011».

В прошлом году, 22 июня, состоялось торжественное открытие и освящение девятой часовни на Военно-мемориальном кладбище в Североморске в память о воинах и тружениках тыла, которые внесли неоценимый вклад в разгром войск противника на суше и военно-морских сил Германии в арктических водах.

В схватку с врагом защитники Заполярья вступили с первых же дней войны. Боевые действия на сухопутных участках продолжались до осени 1944 года, а на морских коммуникациях - вплоть до мая 1945 года. Немецким и финским захватчикам так и не удалось захватить незамерзающий порт Мурманск, базы Северного флота, перерезать транспортные артерии. Об этом подвиге и напоминает часовня-мемориал в честь святых благоверных князей Александра Невского и Дмитрия Донского. Освящение совершил епископ Североморский и Умбский Митрофан в присутствии губернатора Мурманской области М.В.Ковтун, командующего Северным флотом вице-адмирала Н.А.Евменова, ветеранов войны, ветеранов и офицеров контрразведки, членов регионального правительства, глав флотской столицы и администрации Североморска, жителей города. В свою очередь, руководитель Департамента военной контрразведки ФСБ РФ генерал-лейтенант Н.П.Юрьев вручил Владыке Митрофану свидетельство о передаче мемориальной часовни Акционерным обществом «Объединённая судостроительная корпорация», Обществом с ограниченной ответственностью «Группа компаний ИРА-ПРОМ» и Межрегиональной общественной организацией «Ветераны военной контрразведки» в ведение Северноморской епархии.

Через два месяца, 18 августа 2016 года,



Председатель Президиума Межрегиональной общественной организации Ветераны военной контрразведки К.И.Яхиен



Предстоятель Русской Православной Церкви и командующий СФ вице-адмирал Н.А.Евменов

часовню посетил Святейший Патриарх Московский и всея Руси Кирилл. Предстоятель Русской Православной Церкви возложил цветы к мемориалу. Была возглашена «Вечная память» «вождям и воинам, в годы Великой Отечественной войны жизнь свою за Отечество положившим».

К сожалению, иногда место гибели личного состава надводных кораблей, катеров, подводных лодок, сухопутных подразделений, частей морской авиации остается неизвестным, многие не успели дать о себе знать. Негде родным посидеть у памятного места. Теперь такое место есть! 22 июня 2017 года, в День памяти и скорби, военнослужащие Северного флота почтили память погибших в годы Великой Отечественной войны. Состоялось возложение венков и цветов к часовне-мемориалу в Североморске. Командующий Северным флотом вице-адмирал Н.А.Евменов, ветераны военной контрразведки, военно-служащие, юнармейцы, руководство городской администрации и жители города приняли участие в акции «Свеча памяти». Вспоминали поисковые отряды. Именно благодаря им подняты многочисленные останки советских воинов. А на местах новых захоронений на территории Российской Федерации планируется сооружение ещё 38 мемориальных комплексов.



## Межведомственный образовательный профориентационный проект «Царь-Плотник»

*«То академик, то герой  
То мореплаватель, то плотник  
Он всеобъемлющей душой  
На троне вечный был работник».*  
А.С. Пушкин

*Второй год подряд в России успешно проходит ежегодный профориентационный проект «Царь-плотник», который является этапом проекта «Морское культурное наследие России», разработанного НО «Фонд поддержки российского флота» под эгидой Морской коллегии при Правительстве РФ для отбора и подготовки талантливой молодежи к плавательной практике на учебных парусных судах. «Царь-плотник» знакомит молодёжь с особенностями работы их родителей, создаёт положительный образ технических профессий военно-морского флота, специалистов судостроительной промышленности и гражданского флота, поощряет к образованию через развлекательные, игровые форматы и решает задачу производства молодых кадров для морской индустрии России.*

Его название выбрано неслучайно. За свою жизнь Пётр I освоил оружейное, часовое, столярное, типографское, кузнечное ремёсла, сталелитейное производство и кораблестроение.

В проекте «Царь-Плотник-2017» приняли участие дети и внуки работников предприятий, из состава АО «ОСК», а также воспитанники нахимовского военно-морского училища и

Кронштадтского морского кадетского военного корпуса.

На первом этапе ребята показали свои знания в он-лайн викторине, которая проходила на сайте [www.fondrosflot.ru](http://www.fondrosflot.ru) для допуска к полуфиналу. Сорок участников, набравших самые высокие баллы, вышли в полуфинал и отправились в Санкт-Петербург, где состоялся второй

этап проекта.

Мероприятия полуфинала в морской столице России, Санкт-Петербурге, были приурочены сразу к трем праздникам: к 10-летию лидера отечественного судостроения – «Объединенной судостроительной корпорации»; к 350-летию российского государственного судостроения; и ко Дню кораблестроителя,

установленному в этом году постановлением Правительства РФ.

Второй этап конкурса начался экскурсионной программой по Санкт-Петербургу. Для участников был организован историко-познавательный квест и экскурсии по центральному военно-морскому музею; ледоколу «Красин»; легендарному крейсеру «Аврора»; подводной лодке «С-189»; музею одного из старейших судостроительных предприятий России «Адмиралтейская верфь», входящему в состав АО «ОСК». Воспитанники Кронштадтского морского военного кадетского корпуса и нахимовского военно-морского училища по приглашению морсовета Санкт-Петербурга приняли участие в возложении цветов к памятнику «Слава Российскому флоту», приуроченному к празднованию Дня работников морского и речного флота.

В день полуфинала, на площадке восьмого Международного военно-морского салона, участники проекта посетили стенд АО «ОСК»,



ознакомились с экспозицией международного фестиваля детского и молодежного научно-технического творчества «От винта!», а также осмотрели другие экспозиции салона.

С напутственным словом перед началом турнира выступили почетные гости: главный советник президента АО «ОСК» – Чирков Виктор Викторович; замглавнокомандующего ВМФ России по вооружению – вице-адмирал Бурсук Виктор Иосифович; директор фонда, руководитель центра сопровождения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – Галкин Андрей Викторович.

Состязание представляло собой интеллектуальную игру. В первом турнире 40 детей соотрудников АО «ОСК», прошедших отборочный

тур, боролись за выход в финал и приз - отдых и обучение по специальной программе «Море начинается с мечты» во всероссийском детском центре «Орленок». Во втором турнире кадеты из Кронштадта и нахимовцы сразились за главный приз – морской поход.

По правилам победителями первого турнира стали три команды – 15 человек, набравшие наибольшее количество баллов. В ходе напряженной и эмоциональной интеллектуальной борьбы призовые места получили представители предприятий «Севмаш», «Северное ПКБ», «Малахит», «СНСЗ», «Звездочка», «Янтарь», «Адмиралтейские верфи», «Хабаровский судостроительный завод», «Северная верфь», «Айсберг», «Зеленодольское ПКБ», «Янтарь», «Хабаровский судостроительный завод».

Победителем второго турнира стала сборная команда из пяти воспитанников Кронштадтского морского военного кадетского корпуса.

Завершился второй этап проекта торжественным ужином и церемонией награждения, где участников проекта приветствовали представители команды победителя прошлого года, вернувшиеся из морского путешествия на «Крузенштерне» в Нидерланды. Ребята поделились впечатлениями, рассказали, как повлиял проект «Царь-плотник 2016» и морской поход на выбор их будущей профессии.

В рамках третьего этапа проекта 5 финалистов от Кронштадтского морского военного кадетского корпуса отправились в морской поход по Черному морю на ПУС «Херсонес»,



а 15 финалистов проекта от АО «ОСК» были приглашены во Всероссийский детский центр «Орленок», где отдохнули и прошли программу «Море начинается с мечты». Основной целью этой программы было познакомить подростков с основами судостроения и дать начальные знания морского дела по темам: «Конструирование и моделирование судов», «Корабельная архитектура». Занятия проходили на настоящей судовой верфи. Участникам было предложено создать корабль своей мечты, вместе с профессиональными конструкторами и инструк-



торами они разработали модели плавательных средств, которые в конце смены были спущены на воду.

3 августа 2017 года в лагере «Штормовой» детского центра «Орленок» 15 финалистов приняли участие в интеллектуальном турнире.

Вопросы демонстрировались на плазменных экранах, а ответы ребята давали с помощью современных планшетов. И если во время полуфинала каждый чувствовал поддержку своей команды, то теперь ее бывшие члены выступали уже в качестве соперников, которые боролись друг с другом за звание победителя.

Поддержать финалистов и поболеть за них приехали почетные гости:

1. Каганов Вениамин Шаевич - замминистра образования и науки РФ;
2. Филин Павел Анатольевич - ответственный секретарь Межведомственной комиссии по Морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ;
3. Мельников Антон Михайлович -



- представитель Минпромторга РФ;
4. Ялымова Марина Дмитриевна - советник президента ОСК;
  5. Бобрицкий Эдуард Вадимович - директор департамента ОСК;
  6. Жидченко Александр Владимирович - начальник отдела проектов и программ «Российского детско-юношеского центра»;
  7. Гриб Сергей Владимирович - директор технического колледжа, г. Северодвинск;
  8. Спирина Людмила Викторовна - представитель Всероссийского детского центра «Орленок».

Финальные соревнования в личном зачете определили сильнейших участников проекта «Царь-Плотник 2017», которые стали обладателями уникального приза - морского путешествия на знаменитом паруснике «Херсонес»:

1. Корлякова Ксения, АО «Северное машиностроительное предприятие»;
2. Николаев Дмитрий, АО «Северное проектно-конструкторское бюро»;
3. Басов Михаил, АО «Зеленодольское проектно-конструкторское бюро»;
4. Казанкова Фаина, АО «Хабаровский судостроительный завод»;
5. Куликова Ирина, АО «НИПТБ «Онега».

Проект «Царь-плотник 2017», подошел к концу, но для его участников он навсегда останется в памяти важным событием, объединившим всех, кто искренне любит морское дело и интересуется судостроением.

Руководство НО «Фонд поддержки Российского флота» выражает глубокую благодарность:

- Королеву Владимиру Ивановичу - адмиралу, главнокомандующему ВМФ РФ;
- Рахманову Алексею Львовичу - президенту ОСК;
- Родионову Александру Владимировичу - гендиректору ООО «Ленэкспо», г. Санкт-Петербург;
- Тарасенко Андрею Владимировичу - генди-



ректору ФГУП «Росморпорт»; Гринкевичу Александру Петровичу - контр-адмиралу, начальнику филиала ЧВВМУ им. П.С.Нахимова, г. Севастополь;

Артюшину Андрею Анатольевичу - владельцу Регионального общественного учреждения культуры «Музей «Подводная Лодка «С-189» Сивковой Светлане Геннадьевне - Генеральному директору Музея Мирового океана, председателю Ассоциации «Морское наследие России», заслуженному работнику культуры Российской Федерации Нехай Руслану Шамсудиновичу - директору ФГБУ «Центральный военно-морской музей»

А также членам общественного совета «Царь-Плотник»:

- Мейксину Максиму Семеновичу - председателю комитета по промышленной политике и инновациям г. Санкт-Петербурга;
- Чекаловой Татьяне Ивановне - советнику губернатора Санкт-Петербурга;
- Балыбердину Александру Леонидовичу - заместителю председателя межведомственной комиссии Морской коллегии при Правительстве РФ, вице-адмиралу;
- Джеусу Александру Васильевичу - генди-

ректору всероссийского детского центра «Орленок»;

Молодцову Кириллу Валентиновичу - замминистра энергетики РФ;

Довгучицу Сергею Ивановичу - Директору ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт «Центр»;

Кремлевой Лидии Дмитриевне - президенту регионального общественного фонда, доверенному лицу Президента РФ В.В. Путина;

Подмазо Александру Александровичу - исполнителю директору московского отделения Российского военно-исторического общества;

Першину Николаю Алексеевичу - председателю правления «Совета ветеранов судостроительной промышленности»;

Введенскому Евгению Александровичу - советнику председателя ДОСААФ;

Ушакову Александру Федоровичу - Генеральному директору группы компаний «Кремль в Измайлово».

*Материал предоставлен Фондом поддержки российского флота*



## Справка

Плавающий маяк – судно специальной конструкции, оборудованное маячным огнем, радиомаяком, звуковым передатчиком и гидроакустическим сигнальным устройством. Они устанавливались в открытом море для предупреждения о какой-либо крупной навигационной опасности и как приемные маяки для указания мореплавателям точки подхода к порту, в которой судно может уточнить свое место в море или принять лоцмана, если на таком маяке имеется лоцманская станция. Длина плавмаяка «Ирбенский» - 43,4 м, ширина - 9,5 м, водоизмещение - 672 т. Высота огня над уровнем моря - 17,5 м, дальность видимости - 12 миль, звуковой сигнал - 4 мили, радиосигнал азбукой Морзе - 15 миль. Экипаж - 19 человек, автономность - 50 суток.

руководство Музея Мирового океана приняло решение провести такую церемонию. Представитель Калининградской епархии РПЦ отец Давид освятил судно, а Президент Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» Н.Ю. Алекперова стала его крестной матерью. В мероприятии приняли участие министр культуры и туризма Калининградской области А.В. Ермак, мэр города Калининграда А.Г. Ярошук, Генеральный директор Музея Мирового океана С.Г. Сивкова, начальник гидрографической службы Балтийского флота капитан первого ранга А.А. Анисин, экипаж парусника «Юный Балтиец», представлявший Санкт-Петербургский морской технический колледж.

Таким образом плавающий маяк «Ирбенский» занял достойное место у набережной исторического флота Музея Мирового океана, где уже ошвартованы ледокол «Красин», научно-исследовательские суда «Витязь» и «Космонавт Виктор Пацаев», подводная лодка «Б-413», средний рыболовный траулер «СРТ-129».

А в скором времени при поддержке Благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ» и фонда «История Отечества» Российского исторического общества на борту судна будет создана экспозиция, повествующая об истории маячного дела в России. Первыми судовыми помещениями, которые примут посетителей уже в декабре нынешнего года станут ходовая рубка маяка и каюта капитана.

А.М. Буданов,  
С.В. Кукса

## МАЯКИ – СВЯТЫНИ МОРЕЙ

*В Музее Мирового океана прошла церемония освящения и крещения нового музейного экспоната – плавучего маяка «Ирбенский», который после его отбуксировки из Кронштадта в Калининград в июле 2017 года пополнил коллекцию исторической флотилии музея. Морской переход плавучего маяка состоялся при поддержке благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ».*

**П**ервые отважные люди, вышедшие в море, мореходы эпохи великих географических открытий и капитаны современных судов всегда ищут в море точку опоры - такой точкой могут служить приметные скалы, мыса берегов, возвышенности и, конечно, маяки. В семьях моряков из поколения в поколение передавались рукописные лоции с указанием опасных для мореплавания мест. Маяки появились в России в эпоху Петра I.

С развитием флота и освоением новых торговых путей началось активное строительство маяков на Балтийском море. В 1807 году указом Александра I создана Маячная служба.

В 50-х годах XX века началась масштабная реконструкция и совершенствование имеющихся маяков, а также проводились новые инженерные работы по созданию и строительству плавучих маяков, установка, которых

планировалась в труднодоступных районах морей СССР. К моменту строительства маяков такого типа был накоплен значительный опыт в разработке и эксплуатации навигационного оборудования - светящихся судов.

В 1962 году плавающий маяк «Ирбенский» был установлен в начальной точке Северного фарватера в Ирбенском проливе, соединяющим Рижский залив и Балтийское море, в котором особую угрозу представляли многочисленные рифы, банки и мели.

Позднее плавающий маяк был установлен в начальной точке глубоководного фарватера, ведущего в Вентспилс, незамерзающий порт СССР. В 1994 году перебазирован в г. Балтийск, Калининградской обл., а затем в г. Ломоносов, Ленинградской обл., где на нем располагался штаб дивизиона гидрографических судов. Плавающий маяк проекта 852 стал последним построенным судном этого типа и последним обитаемым плавучим маяком во всем мире.

Сегодня, по словам Генерального директора Музея Мирового океана Светланы Сивковой, разговор о будущем маяков - памятников истории техники и навигации особенно актуален, поскольку в век развития технологий связи и навигации многие маяки были закрыты и уничтожены. Маяки - это неотъемлемая часть истории освоения русских морей, их потеря сравнима с исчезновением важной главы из нашего прошлого. Мы стремимся сохранить последний существующий в России плавающий маяк, привлечь внимание общества к проблематике вопроса: истории исчезающей профессии «маячника», исчезающих технических сооружений такого типа - памятников техники и культуры.

Поскольку плавающий маяк «Ирбенский», который строился по заказу Советского Союза на верфях Финляндии, при спуске на воду не проходил отмененную тогда флотскую традицию освящения и крещения судна,



# Морское фотографическое собрание Выставки в Санкт-Петербурге и Сочи



**Н**аверное, на свете нет ничего красивее парусников. Вид белоснежного левиафана, величественно расправившего свои крылья посреди океанского простора – это завораживающее зрелище. Именно поэтому ежегодные регаты больших парусников собирают сотни тысяч зрителей.

Фотопортреты парусников, как и портреты людей, индивидуальны, они передают силу духа, мощь стихии и гармоничное единение с природой. Их можно смотреть сотнями, и каждый новый снимок не будет похож на предыдущий.

Морское фотографическое собрание представляет творческое объединение группы фотографов-маринистов России, в состав которого входят Юрий Масляев, Александр Алякринский и Александр Кильмет. Фото-работами Собрания декорированы внутренние помещения российского круизного лайнера «Князь Владимир». Также фотокартины членов Морского фотографического собрания находятся в действующей экспозиции в Центральном военно-морском музее (г. Санкт-Петербург), в частных коллекциях, включая российских знаменитостей, военных, яхтсменов, коллекционеров, галери-

стов.

Морское фотографическое собрание приглашает на выставки:

**18.05.2017 – 31.10.2017 – Санкт-Петербург, Центральный военно-морской музей Министерства обороны Российской Федерации, выставка «Аристократы морей».**

**08.09.2017 – 31.10.2017 – Сочи, Отель «Radisson BLU», на территории Олимпийского парка. Выставка-продажа приурочена к проведению фестиваля «Новая Волна 2017».**





Since 1993

# BUREVESTNIK GROUP

Первая и единственная в России сеть из семи яхт-клубов

Сегодня стоянка в Сочи, завтра – в Крыму, охота в Тверской области, рыбалка на Ладоге или Онеге, прогулки по питерским каналам, поход в Третьяковскую галерею или погружение в ночную жизнь Москвы – теперь все возможно и реально благодаря развивающейся инфраструктуре Burevestnik Group.



Яхт-клуб «Буревестник» by Burevestnik Group:

Московская обл., Мытищинский р-н, п/о Красная Горка, 27-й км Дмитровского ш.; Тел.: +7 (903) 136 1496 | [baranov@burevestnik.ru](mailto:baranov@burevestnik.ru) | [www.yclubbg.ru](http://www.yclubbg.ru)

Яхт-клуб «Город Яхт» by Burevestnik Group: г. Москва, Ленинградское ш., д. 37, к. 1, ЖК «Город Яхт»; Тел./факс: +7 (915) 204 7778; [ycbg@burevestnik.ru](mailto:ycbg@burevestnik.ru) | [www.yclubbg.ru](http://www.yclubbg.ru)

Московский Императорский Речной Яхт-клуб by Burevestnik Group:

г. Москва, Барсановская наб., д. 1; Тел.: +7 (495) 249 2423, +7 (495) 249 2421, +7 (495) 249 2404; [office@burevestnik.ru](mailto:office@burevestnik.ru) | [www.ryclub.ru](http://www.ryclub.ru)

Яхт-клуб «Pestovo-Golf» by Burevestnik Group: Московская обл., г.о Мытищи, д. Румянцево, тел.: +7 (495) 739 2424, +7 (495) 789 7988, [reception@pgbg.ru](mailto:reception@pgbg.ru); [www.burevestnik.ru](http://www.burevestnik.ru), [www.pgbg.ru](http://www.pgbg.ru)

Яхт-клуб «Завидово» by Burevestnik Group: Тверская обл., Кокаковский р-н, д. Варахино, Тверской б-р, д. 4; Тел.: +7 (985) 511 4162, +7 (495) 249 2423; [bzbg@burevestnik.ru](mailto:bzbg@burevestnik.ru) | [www.bzbg.ru](http://www.bzbg.ru)

Sochi Grand Marina by Burevestnik Group: г. Сочи, ул. Войкова, д. 1, Sochi Grand Marina; Тел.: +7 (862) 260 9880, +7 (988) 150 2001; [sgmbg@burevestnik.ru](mailto:sgmbg@burevestnik.ru) | [www.sgmbg.ru](http://www.sgmbg.ru)

Императорский Морской Яхт-клуб Санкт-Петербурга by Burevestnik Group: г. Санкт-Петербург, наб. Марьинова, д. 92; Тел.: +7 (812) 322 6541, +7 (921) 996 1650; [spb@burevestnik.ru](mailto:spb@burevestnik.ru) | [www.isyclub.ru](http://www.isyclub.ru)

[www.burevestnik.ru](http://www.burevestnik.ru)





## Sochi Grand Marina by Burevestnik Group: сервис выше уровня моря

*Крупнейший в России яхтенный холдинг Burevestnik Group в 2014 году подписал соглашение с российской судоходной компанией ПАО «Совкомфлот» об управлении уникальным проектом Sochi Grand Marina. Современная яхтенная гавань была построена в рамках программы по развитию береговой зоны морского порта Сочи.*

Сегодня Sochi Grand Marina by Burevestnik Group – ярчайшая жемчужина Черноморского побережья по праву является самой комфортной и безопасной яхтенной стоянкой в России. Полностью защищенная от волнения акватория, стоянка до 300 яхт на воде и до 30 яхт на твердом покрытии, возможность приема яхт длиной до 140 метров, – марина достойна пристального внимания и самой высокой оценки. В ближайшие пять лет Burevestnik Group планирует увеличить количество стояночных мест до 360. На территории порта действуют яхтенная академия Yacht Russia Sailing Academy и школа вейкборда и вейксерфа Wake School by Burevestnik Group.

Ни одно значимое событие города не обходится без внимания к этому уникальному объекту. Sochi Grand Marina выступает площадкой для проведения светских мероприятий, спортивных событий и регат. Именно здесь проходит ежегодная выставка яхт и катеров «Sochi Yacht Show», этапы крупнейшего парусного события России – Национальной парусной Лиги. В общей сложности в 2016 году в SGM прошло 40 регат, 15 выставок и светских мероприятий. Приоритетными задачами развития проекта ПАО «Совкомфлот» и Burevestnik Group видят развитие парусного спорта, организацию и



проведение крупных соревнований и событий, способствующих популяризации здорового образа жизни в России.

Sochi Grand Marina динамично развивается и уверенно смотрит в будущее. О высоких

результатах свидетельствуют цифры: в 2014 году годовой оборот марины составлял 24 млн. рублей, в 2015, после того, как к управлению проектом пришел холдинг Burevestnik Group, оборот вырос до 60 млн. рублей, в 2016 пока-



затели достигли 90 млн, а в 2017 годовой оборот марины значительно превысил 160 млн. рублей.

Неоднократно названная «Лучшим проектом по развитию яхтинга в Российской Федерации», Sochi Grand Marina стала широко известна не только на территории нашей страны, но и далеко за ее пределами. Особое географическое положение порта обеспечивает не только круглогодичную навигацию, но и возможность за несколько часов дойти на быстроходной моторной яхте до берегов и портов Крыма, Грузии, Турции, Румынии и Болгарии.

«Очень часто мы не извлекаем максимальную пользу из тех ресурсов, которые находятся в нашем распоряжении, – считает генеральный директор Burevestnik Group Андрей Бойко. – При всей близости Черного моря, оно сильно недооценено с точки зрения яхтенной индустрии. Большинство яхтсменов знают расстояние между традиционными маршрутами: от порта Канн до Порто-Черво 185 морских миль, а от порта Монако до Сен-Тропе два часа ходу. При этом никто из соотечественников не задумывается о том, что расстояние от порта Сочи до близлежащих черноморских портов Геленджик, Анапа, Балаклава намного ближе!»

«Три года назад яхтинг был здесь совсем не развит, – говорит президент Всероссийской Федерации парусного спорта Владимир Силкин. – Здесь находился лишь старый сочинский порт для круизных лайнеров. Сегодня же ни одно знаковое событие на муниципальном уровне не обходит стороной марину. Это визитная карточка города. С уверенностью могу сказать, что Sochi Grand Marina – одна из лучших марин в Европе.»

«Два года назад, придя в Сочи из Турции



на яхте, мы столкнулись с большими сложностями в оформлении документов, – вспоминает яхтсмен Михаил Лозакович. – С тех пор многое изменилось в лучшую сторону. Теперь «Burevestnik» решает большинство бюрократических издержек».

Если в 2014 году приход/отход из Сочи требовал подачи до 7 различных документов, то в 2016 году необходим только один. Администрация марины решает все организационные вопросы и для того, чтобы получить разрешение на выход в море или организовать заправку яхты, достаточно обратиться к сотрудникам SGM.

Индивидуальный подход и гибкость в предоставлении дополнительных сервисов, а также развитая инфраструктура порта и центра города делает пребывание в Sochi Grand Marina максимально комфортным. SGM пред-

лагает 24-часовой консьерж-сервис, к числу которого относятся подъем в технической зоне, безопасная стоянка на муринах, собственный сервис «Морские инженеры», услуги швартовочного бота, береговые генераторы для питания бортовой электротехники яхт, а также заправочные станции с доступом к топливу и пресной воде.

В часе езды от марины, на Красной поляне, расположены лучшие в России горнолыжные курорты. В зоне доступа также находятся такие знаменательные места, как Олимпийский Парк, трасса Formula-1, Сочи Автодром, самый длинный в мире подвесной мост, парки, заповедники и водопады. Ежегодно сочинская марина привлекает большое количество туристов и является местом отдыха жителей и гостей города.





**НАМ 5 ЛЕТ!**



## ЮБИЛЕЙ РЕДАКЦИИ

Официальное печатное издание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – информационно-аналитический журнал «МОРСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ. Люди. События. Факты» специализируется на получении и публикации информации, связанной с ходом реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года и Стратегий развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года.

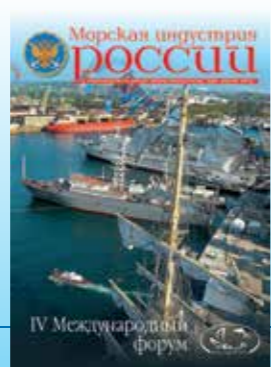
Журнал является рабочим документом на заседаниях, совещаниях и других мероприятиях Морской коллегии (конференции, форумы, выставки).

Основная задача журнала: создание единого информационного пространства, которое эффективно, качественно и своевременно отображает деятельность Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации; формирование значимой информационной площадки для установления тесного сотрудничества между членами Морской коллегии и читательской аудиторией всех уровней, а также обмена мнениями на его страницах в области совершенствования работы, научно-технической и инновационной деятельности, подготовке кадров и других вопросов морской отрасли.

Основные разделы журнала: Государственная политика; Национальные морские интересы; Военно-Морской Флот; Морские порты; Российское и зарубежное судостроение; Новые технологии в морской отрасли; Морская безопасность; События отрасли; Морское образование и кадровая политика; Традиции и история Российского флота.

Целевая аудитория журнала: Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Руководство и структурные подразделения ВМФ, представители органов законодательной и исполнительной власти Российской Федерации, руководство и профильные департаменты регионов Российской Федерации, руководители российских предприятий и компаний отрасли, банков, страховых и других компаний, связанных с морской деятельностью.

Редакция: 123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, т./факс: +7 (499) 254-67-20, [www.morinform.com](http://www.morinform.com), [info@morinform.com](mailto:info@morinform.com)



# ПРОВЕРЕННО ВРЕМЕНЕМ!

## Морская сервисная станция «РОСФЛОТСЕРВИС» (г. Новороссийск):

- Выполняет задачи по обеспечению аварийно-спасательным оборудованием и материально-техническому снабжению морских судов и кораблей ВМФ России, катеров Пограничного Управления ФСБ России, которые базируются в портах Азово-Черноморского бассейна.
- Осуществляет освидетельствование, техническое обслуживание, наладку и ремонт судового оборудования и механизмов, организацию судоремонтных работ.
- Станция имеет собственную производственную площадку, оснащённую профильным высокотехнологическим оборудованием.
- Штат компании укомплектован высококвалифицированными сервисными инженерами с большим производственным опытом, которые постоянно повышают свою квалификацию, проходя обучение у ведущих отечественных и мировых производителей различного судового оборудования.
- «РОСФЛОТСЕРВИС» имеет сертификат нового образца системы менеджмента качества ISO 9001:2015 и прошла сертификацию в системе «ОБОРОНСЕРТИФИКА» на соответствие стандарту ГОСТ РВ 0015-002-2012 в отношении технического сервисного обслуживания, наладки и ремонта судового (корабельного) оборудования, механизмов и систем на кораблях ВМФ России.
- Все виды проводимых предприятием работ на морских торговых судах, прогулочных яхтах и катерах подтверждены полученными сертификатами от ведущих классификационных обществ, членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), таких, как ABS, BV, DNV-GL, LR, NKK, RINA, Российский морской регистр судоходства (PMPC) и Российский Речной Регистр (РРР).



**Безопасность и ремонт судов – это наша работа. Работа, сделанная в России и для России!**

[www.ROSFLOTSERVICE.ru](http://www.ROSFLOTSERVICE.ru) Тел. + 7 918 4159920  
[rosflotservice@gmail.com](mailto:rosflotservice@gmail.com) Факс + 7 8617 637233

Россия, 353905, Новороссийск, ул. Сибирская, д.8



# РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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

