



**Стратегия
развития морской деятельности
Российской Федерации
до 2030 года в документах**

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 10.02.2018 № 62 « О федеральном государственном унитарном предприятии «Всероссийский научно-исследовательский институт «Центр» и распоряжения Правительства Российской Федерации от 16.04.2018 №679-р успешно реализован комплекс мероприятий по реорганизации ФГУП «ЦНИИ «Центр» в форме присоединения к нему ФГУП «НИИСУ» с последующим переименованием в ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт «Центр».

С учетом всероссийского статуса реорганизованного предприятия Правительством Российской Федерации определены следующие приоритетные направления деятельности ФГУП «ВНИИ «Центр»:

- осуществление функций центра компетенции по информационно-аналитическому сопровождению решения задач в области развития оборонно-промышленного комплекса, диверсификации и развития производства высокотехнологичной продукции гражданского и двойного назначения организациями оборонно-промышленного комплекса;

- проведение системных информационно-аналитических исследований в области анализа и прогнозирования развития оборонно-промышленного комплекса, долгосрочного прогнозирования развития науки и техники в интересах обороны страны и безопасности государства, развития инновационного потенциала оборонно-промышленного комплекса, совершенствования организационно-технологической, институциональной структуры, инновационной инфраструктуры оборонно-промышленного комплекса, мониторинга и анализа состояния основных фондов оборонно-промышленного комплекса;

- научно-методическое и информационно-аналитическое сопровождение реализации государственных и иных программ и планов в области развития оборонно-промышленного комплекса;

- обеспечение проведения комплексной оценки организаций оборонно-промышленного комплекса на основе представляемой ими информации;

- выполнение работ по стандартизации оборонной продукции (работ, услуг), создаваемой и (или) предоставляемой по государственному оборонному заказу в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, в том числе авиационной техники;

- выполнение работ по мониторингу качества изделий (систем, комплексов) вооружения, военной и специальной техники на стадиях жизненного цикла указанных изделий;

- выполнение работ по каталогизации и метрологическому обеспечению;

- информационно-аналитическое и научное сопровождение деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации;

- обеспечение решения задач деятельности Федерального центра мониторинга подготовки квалифицированных кадров для организаций оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации;

- проведение научных исследований и разработок по вопросам методологии ценообразования на продукцию, поставляемую по государственному оборонному заказу;

- осуществление организационно-методического обеспечения работ по реализации комплекса мероприятий по мобилизационной подготовке организаций, деятельность которых связана с деятельностью Министерства промышленности и торговли Российской Федерации или которые находятся в сфере его ведения;

- проведение комплекса работ по созданию, сохранению и использованию единого российского страхового фонда в части страховых копий технической документации (конструкторской, технологической и проектной), изготовленных на основе микрографической и (или) иных цифровых технологий, для организации производства вооружения, военной и специальной техники, иных важнейших видов продукции народно-хозяйственного назначения, включенной в мобилизационные планы сферы деятельности Министерства промышленности и торговли Российской Федерации.

ФГУП «ВНИИ «Центр»

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

тел./факс +7(499)254-50-56

www.vniicentr.ru

«Морская политика России. Люди. События. Факты»

Официальное печатное издание
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 31 октябрь 2019 г.

Издаёт: Ассоциация предприятий морской
индустрии «Морколлегия информ»,
«Морское Информационное Агентство»

При участии:

Секретариата Морской коллегии
при Правительстве РФ;
ФГУП «ВНИИ «Центр»;
ПЭИПК г. Санкт-Петербург

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
e-mail: mor.kol@moriinform.ru

На правах учредителя журнала:

НО «Фонд поддержки
российского флота»

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ

Заместитель главного редактора
АННА СМЕХОВА

Шеф-редактор
СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВ

Заместитель главного редактора
по издательской деятельности

ИРИНА ЛЕЩЕНКО

Ответственный редактор

КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ

Дизайн-директор

АНДРЕЙ ПАЩЕНКО

Литературный редактор

АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ

Представитель по Северо-Западу

ГАЛИНА ЛЫСОВА

Особая благодарность за

активное участие в издании:

Назарычеву А. Н., Лысову К. П.,

Материалы и иллюстрации:

Виктор Флусов, Ирина Лещенко,
Юрий Масляев, Александр Алякринский,
Александр Кильмет, Анастасия Григорова,
Юлия Москвина, Евгений Самусевич,
Анна Исаева, Екатерина Гриценко,
Татьяна Ганьжина, Андрей Осокин,
Алексей Буданов, Леонид Журавлёв и др.

kremlin.ru, marine.gov.ru, oborona.gov.ru,
ria.ru, mintrans.ru, oaoosk.ru, morflot.ru,
redstar.ru, rostovport.ru, 1tv.ru, vesti.ru,
trud.ru, wikipedia.org, seaport.ru, kchf.ru,
shipbuilding.ru, tass.ru, vestifinance.ru,
mil.ru, tvzvezda.ru, government.ru.

Благодарим за содействие в издании журнала:

Комоедова В. П., Сивкову С. Г.,
Довгучица С. И., Клячко Л. М.,
Житомирского И. М., Котенёва М. Б.,
Рощина А. А., Серова Д. В., Грызлова О. И.,
Лазукина В. С., Грошикова А. В.,
Матияш Н. В., Распертова С. П.,
Паршина Р. В., Чистякова И. М.,
Михайлову Л. Д., Солдатенко Б. Б.,
Шемякину А. Е., Самарин И. В.

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
«Типография «Печатных Дел Мастер»
г. Москва, 1-й Грайвороновский пр-д, д.2,
стр.10

Тираж 900 экземпляров
Цена договорная

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.



стр. 5



стр. 36



стр. 66



стр. 58

СОДЕРЖАНИЕ:

- 5 Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года
- 19 Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года
- 21 Расширенное заседание секции по морской медицине научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
- 24 Распоряжение о составе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
- 27 Концепция проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»
- 30 Концепция Федерального закона Российской Федерации «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности»
- 33 Концепция Федерального закона Российской Федерации «О поиске и спасании на море»
- 36 Ю. Борисов: «Свою нефть и свой газ вывозить своими судами»
- 38 Главное Адмиралтейство
- 42 Из Арктики с любовью
- 44 Гидрография Арктики: «А мы бесстрашные, мы пошли»
- 46 А. Рахманов: «Нам не нужно ничего, кроме лизинговой программы, остальное сделаем сами»
- 50 И. Самарин. 33-й завод – новые технологии
- 52 Совкомфлот – реалии судостроения
- 54 Реализация национальной морской политики на региональном уровне
- 58 Морской совет Санкт-Петербурга
- 61 Совет по морской деятельности при Губернаторе Хабаровского края
- 62 Совет по морской деятельности при Губернаторе Республики Крым
- 64 Выставка «Нева-2019»
- 66 А. Клявин. Круизное судоходство
- 72 Завод «РИФ»: Круизные перевозки в России – перспективное направление
- 76 Море, ласковая осень, белый теплоход...
- 78 В. Сологуб: Развитие яхтинга и строительство марин в России
- 94 Под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
- 100 В. Комоедов: Боевые традиции русского воинства и современность
- 108 229-лет победы русской эскадры у мыса Тендра
- 110 «Хождение за три моря. Путешествие Афанасия Никитина»
- 112 В честь 200-летия открытия Антарктиды
- 114 «Аристократы морей»: на выставке «Нева-2019»
- 116 Морская индустрия прирастет «Энергией флота»
- 120 «Полтава»: Программа дополнительного образования
- 124 Санкт-Петербургское Морское собрание

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 30 августа 2019 г. No 1930-р

Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

I. Общие положения

Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года (далее - Стратегия) направлена на обеспечение национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, формирование и реализацию эффективной социально-экономической политики Российской Федерации в области морской деятельности.

Стратегия сформирована с учетом определенных Морской доктриной Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г., критериев эффективности национальной морской политики - степени реализации краткосрочных и долгосрочных задач национальной морской политики, национальных интересов в Мировом океане и суверенных прав Российской Федерации в ее исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, способности военной составляющей морского потенциала России во взаимодействии с другими войсками, воинскими формированиями и органами обеспечить реализацию и защиту национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, а при необходимости отражение агрессии с морских и океанских направлений.

В Стратегии с учетом современного состояния морской деятельности, основных мировых тенденций ее развития выявлены и определены основные проблемы и перспективные пути развития морской деятельности Российской Федерации.

В Стратегии исходя из основных проблем и перспектив развития морской деятельности применительно к функциональным и региональным направлениям национальной морской политики, а также целевых ориен-

тиров «базового» варианта прогноза социально-экономического развития Российской Федерации определены стратегические цели, задачи и целевые показатели развития морской деятельности Российской Федерации согласно приложению No 1.

Реализация Стратегии осуществляется поэтапно:

I этап - до 2020 года (включительно);
II этап - 2021 - 2030 годы.
Для служебного пользования.
Для служебного пользования.

Результаты реализации Стратегии определены по перечню согласно приложению No 4.

Стратегия как документ стратегического планирования, разрабатываемый на федеральном уровне в рамках целеполагания по отраслевому и территориальному принципу, корректируется в сроки, определяемые прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на долгосрочный период.

Достижение стратегических целей морской деятельности государства обеспечивается федеральными органами исполнительной власти при участии органов исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации.

Реализация Стратегии осуществляется в рамках государственных программ Российской Федерации, включающих в себя федеральные целевые программы и подпрограммы, содержащие в том числе ведомственные целевые программы и отдельные

мероприятия органов государственной власти, а также непрограммных направлений деятельности.

Информация о результатах ежегодного мониторинга реализации Стратегии включается в проект доклада Правительства Российской Федерации Президенту Российской Федерации о результатах комплексной оценки состояния национальной безопасности Российской Федерации в сфере морской деятельности с учетом информации от приморских субъектов Российской Федерации, представляемой в соответствии с перечнем основных направлений, по которым органами исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации представляется информация в рамках ежегодного мониторинга реализации Стратегии, согласно приложению No 5.

Реализация Стратегии позволит сконцентрировать внимание, организационные усилия и средства органов государственной власти, органов местного самоуправления, деловых кругов, научного сообщества и общественных организаций на главных проблемах развития морской деятельности. Поэтапное разрешение этих проблем будет способствовать повышению уровня национальной безопасности государства, позитивным изменениям социально-экономической ситуации в стране, сохранению российских морских традиций и морского наследия, а также повышению эффективности функционирования морской транспортной системы, продовольственного, топливно-энергетического и сырьевого комплексов с учетом их влияния друг на друга и на морскую среду.

II. Основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации

Стратегия выделяет следующие основные проблемы развития морской деятельности Российской Федерации:

в развитии морского транспорта и атомного флота:

малая доля судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в тоннаже мирового торгового флота, недостаточное участие российского торгового флота в глобальных международных перевозках;

необходимость приведения систем обеспечения безопасности мореплавания Крымского полуострова в соответствие со стандартами систем обеспечения безопасности мореплавания в других регионах Российской Федерации;

устаревший парк судов атомно-технологического обслуживания, не позволяющий обеспечить необходимое технологическое обслуживание строящихся новых ледоколов с различными новыми типами ядерных реак-

торов и активных зон;

устаревшая система лоцманского обеспечения торгового мореплавания, не гарантирующая эффективного лоцманского обеспечения во всех морских портах Российской Федерации;

наличие административных барьеров, избыточных и дублирующих требований к судам, плавающим под Государственным флагом Российской Федерации;

в освоении и сохранении ресурсов Миро-

Официальные и рабочие документы

вого океана в целях развития рыболовства и рыбоводства (аквакультуры):

отставание от принятых норм уровня удовлетворения физиологических потребностей граждан Российской Федерации в протеине морского происхождения, отрицательно влияющее на качество и продолжительность жизни населения;

высокий уровень экономических потерь от незаконного оборота водных биологических ресурсов, добытых в акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;

физическое и моральное старение рыбопромыслового флота и недостаточный объем строительства и модернизации судов рыбопромыслового флота на отечественных судостроительных предприятиях;

недостаточный уровень развития инфраструктуры терминалов морских портов, предназначенных для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота;

несовершенство законодательства Российской Федерации, регулирующего отношения в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов, а также недостаточный уровень внедрения систем дистанционного контроля за промысловой деятельностью;

низкий уровень промысла рыбы и других морепродуктов судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, и судами российских рыбопромысловых компаний в исключительных экономических зонах иностранных государств и открытых районах Мирового океана;

в освоении и сохранении ресурсов Мирового океана в целях развития исследования и освоения месторождений морских минеральных и энергетических ресурсов:

уменьшение объемов разведочных работ на шельфе, обусловленное снижением государственных и частных инвестиций в геологоразведку, а также перенос бурения и сейсморазведки на шельфе на более поздний период;

введение рядом государств ограничений, распространяющихся на отдельные российские нефтегазовые компании, поставки современных технологий и оборудования, используемых для разведки и разработки российских глубоководных, морских арктических и сланцевых месторождений, а также на привлечение долгосрочного финансирования;

недостаточно развитая отечественная научно-техническая база разработок новых методов и средств поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, которая сдерживает освоение морских минеральных и энергетических ресурсов;

отсутствие в законодательстве Российской Федерации нормативно-правового регулирования добычи полезных ископаемых международного района морского дна;

в развитии морских научных исследова-

ний:

сокращение комплексных экспедиционных научных исследований в ключевых районах Мирового океана, необходимых для воспроизводства ресурсной базы, предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также для постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобально и регионального масштабов;

изношенность научно-исследовательских судов, в первую очередь океанического типа, в том числе многоцелевых, для проведения разведочных работ в целях исследования твердых полезных ископаемых дна Мирового океана, а также отсутствие технических средств нового поколения для морских научных и ресурсных исследований;

в развитии военно-морской деятельности:

сохраняющиеся территориальные притязания к Российской Федерации и незавершенность процесса международно-правового оформления морских пространств;

несовершенство законодательства Российской Федерации в области нормативно-правового регулирования мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности, ограничивающее возможности по призыву российских морских судов в состав Вооруженных Сил Российской Федерации в период мобилизации, а также в мирное время при проведении специальных операций;

изношенность корабельного состава органов федеральной службы безопасности и пунктов его базирования, а также недостаточный уровень оснащения современным корабельным составом, необходимым для эффективного решения задач пограничной деятельности на морских направлениях;

в развитии судостроения и кораблестроения:

несоблюдение сроков строительства кораблей и судов из-за нерешения вопросов по импортозамещению;

низкая доля российских судововерфей в общем объеме заказов отечественных судовладельцев на строительство, модернизацию и ремонт судов гражданского назначения, вызванная недостаточным уровнем технической оснащенности предприятий судостроения и высокой стоимостью производства;

в развитии образования и кадрового обеспечения в сфере морской деятельности:

недостаток квалифицированных кадров по специальностям и направлениям подготовки в сфере морской деятельности и ее государственного управления, отсутствие оценки состояния кадрового потенциала и координации деятельности по его созданию, а также отсутствие условий для сохранения и привлечения квалифицированных кадров в плавсостав и сферу управления морской деятельностью;

недостаточный уровень обеспеченности

научными и педагогическими кадрами, развития лабораторной, учебно-тренажерной и методической базы образовательных организаций, готовящих специалистов для сферы морской деятельности и внедрения инновационных технологий в образовательный процесс;

в развитии видов обеспечения безопасности морской деятельности:

недостаточный уровень навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности, в первую очередь в арктических и тихоокеанских районах, вследствие существенного сокращения объемов работ по картографированию морских пространств, технологического отставания в развитии инфраструктуры и инструментальных средств исследований, а также вследствие изношенности и несоответствия современным требованиям к проведению гидрографических, океанографических и морских геофизических исследований большей части судов и катеров;

недостаточная плотность морской береговой наблюдательной сети для получения состоятельных оценок изменчивости природной среды и дальнейшего прогнозирования мезомасштабных гидрометеорологических процессов, неблагоприятных и опасных для морской деятельности погодных явлений;

неудовлетворительное качество результатов наблюдений, получаемых с действующей морской береговой гидрометеорологической сети, особенно в Арктической зоне Российской Федерации, в связи с высоким износом измерительного оборудования;

недостаточное развитие автоматических и автономных средств измерений - дрейфующих буев различного назначения, приотпленных буйковых станций, подводных роботов (глайдеров) и, как следствие, недостаточное развитие исследований океанических процессов как физической основы совершенствования и создания новых методов расчета, диагноза и прогноза состояния океана в широком спектре пространственных и временных масштабов;

существенное сокращение морских экспедиционных исследований в целях мониторинга состояния и загрязнения акваторий морей Российской Федерации, получения регулярных данных о процессах, происходящих в Мировом океане, изучения и прогнозирования опасных гидрометеорологических явлений;

износ и вывод из эксплуатации научно-исследовательских судов Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды;

недостаточность российской орбитальной группировки космических аппаратов дистанционного зондирования Земли для решения задач в области гидрометеорологии, существенная зависимость от зарубежных спутниковых данных при гидрометеорологическом и ледовом обеспечении в Арктике,

Антарктике и Мировом океане;

в развитии поисково-спасательного обеспечения морской деятельности:

недостаточный уровень взаимодействия и комплексного подхода к развитию и обеспечению функционирования сил и средств аварийно-спасательных формирований федеральных органов исполнительной власти;

износ состава поисково-спасательных судов, связанный с низким уровнем его обновления;

отсутствие межведомственной автоматизированной системы обмена информацией при проведении поисково-спасательных работ на море;

в обеспечении безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий - недостаточный уровень оснащенности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий современными отечественными техническими средствами охраны и физической защиты, в том числе с применением подводных робототехнических комплексов, для предупреждения и пресечения террористических и диверсионных действий, иных актов незаконного вмешательства в их функционирование;

в развитии медико-санитарного обеспечения морской деятельности - недостаточный уровень реализации требований к сохранению здоровья работников российского флота, установленных международны-

ми правовыми актами о здравоохранении и медицинском обслуживании в морском судоходстве, участницей которых является Российская Федерация;

в развитии информационного обеспечения морской деятельности - организационная и техническая незавершенность формирования единого информационного пространства, а также создания общей информационно-коммуникационной инфраструктуры информационного обеспечения морской деятельности;

в обеспечении защиты и сохранения морской среды:

возрастающее антропогенное загрязнение морских акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, и недостаточная эффективность мер по обеспечению защиты морской среды от усиливающегося загрязнения с судов и других объектов морской деятельности, обусловленного ростом интенсивности судоходства, активизацией разведки и добычи природных ресурсов, а также от загрязнения, поступающего с водами трансграничных рек и морскими течениями с сопредельных государств;

наличие значительного количества экологически опасных объектов и загрязнение окружающей среды затонувшими судами;

негативное воздействие на окружающую среду в районах добычи нефти, транспортировки, перевалки и хранения нефти и не-

фтепродуктов, особенно в Арктической зоне Российской Федерации;

несовершенство нормативно-правовой базы, определяющей природоохранные требования к осуществляемой на территории приморских субъектов Российской Федерации, морских пространствах и в международном районе морского дна хозяйственной деятельности, в частности связанной с использованием их ресурсов, а также порядок осуществления надзора за их наблюдением и ликвидацией последствий чрезвычайных ситуаций;

низкая оснащенность надзорных органов современными специализированными судами и техническими средствами, необходимыми для эффективного осуществления государственного экологического надзора, предупреждения загрязнения и ликвидации последствий загрязнения морской среды субъектами морской деятельности;

в обеспечении комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий - отсутствие нормативно-правовой базы, определяющей разработку программ комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий, разграничение (согласование) полномочий федеральных органов государственной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по управлению природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.

III. Основные приоритеты развития морской деятельности Российской Федерации на долгосрочный период

Основными приоритетами развития морской деятельности Российской Федерации на долгосрочный период являются:

совершенствование нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих процессы развития морской деятельности, взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по решению задач государственного управления морской деятельностью;

развитие морского транспорта Российской Федерации на уровне, гарантирующем транспортную независимость и экономическую безопасность государства;

инновационное развитие рыбохозяйственного комплекса с широкомасштабной модернизацией и техническим перевооружением предприятий отрасли, обновлением рыбопромыслового флота, созданием научно-производственной базы, формированием ее кадрового потенциала, а также модернизация рыбоперерабатывающего сектора и стимулирование производства рыбной продукции глубокой степени переработки, развитие искусственного воспроизводства экологически чистых водных биологических ресурсов и аквакультуры;

планомерное и регламентированное освоение углеводородных, минеральных ресурсов дна и морских пространств, на которые распространяется суверенитет, юрисдикция и суверенные права Российской Федерации, на основе применения современной техники и инновационных технологий, обеспечивающих экологическую безопасность, расширение масштабов освоения минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана;

проведение регулярных научных экспедиционных исследований морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и Антарктики с применением современных средств и технологий;

восстановление комплексного мониторинга состояния природной среды и загрязнения акваторий морей Российской Федерации;

наращивание фундаментальной и прикладной научной базы, обеспечивающей устойчивое развитие морской деятельности и морского потенциала, укрепление национальной безопасности Российской Федерации и снижение возможного ущерба от природных и техногенных катастроф;

поддержание и развитие военной составляющей морского потенциала Российской

Федерации на уровне, обеспечивающем военную и пограничную безопасность Российской Федерации, защиту национальных интересов Российской Федерации по изучению, освоению и использованию ресурсов и морских пространств Мирового океана;

развитие группировок морских сил общего назначения Военно-Морского Флота в целях наделения их потенциалом стратегического неядерного сдерживания;

повышение мобилизационной готовности морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, до уровня, необходимого для обеспечения решения Военно-Морским Флотом задач в военное время;

совершенствование информационного обеспечения морской деятельности в целях повышения ее эффективности и безопасности;

унификация судов поисково-спасательного назначения и поисково-спасательной техники;

обеспечение экологической безопасности морской среды, сохранения и восстановления морских экосистем;

переход к комплексному планированию развития прибрежных акваторий и приморских территорий;

развитие системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности, в том числе деятельности работников нефтяных и газодобывающих платформ на шельфе Северного Ледовитого океана и водолазной медицины на всех региональных направлениях национальной морской политики;

совершенствование международно-правового обеспечения морской деятельности и развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности;

проведение гидрографических работ по уточнению географических координат точек,

определяющих положение исходных линий, для отсчета ширины территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа;

создание эффективной системы гидрометеорологического обеспечения морской деятельности, включая восстановление и развитие наблюдений на морских береговых станциях гидрометеорологической сети, развитие автоматических и автономных технических средств, систем наблюдения за характеристиками морской природной среды, средств обработки и анализа информации,

методов и моделей расчета гидрометеорологических характеристик морской среды, включая ледовые;

обеспечение исследовательских работ по определению возможностей использования твердых полезных ископаемых в международном районе морского дна для расширения минерально-сырьевой базы Российской Федерации;

обновление и развитие научно-исследовательского флота.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Стратегии развития морской деятельности
Российской Федерации до 2030 года

Стратегические цели, задачи и целевые показатели
развития морской деятельности Российской Федерации

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
I. Морской транспорт			
1. Повышение конкурентоспособности российского морского транспорта на рынке морских перевозок	повышение конкурентоспособности транспортного флота, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, совершенствование Российского международного реестра судов с целью упрощения регистрации судов в нем и уменьшения административных (включая налоговые и таможенные) барьеров	суммарная валовая вместимость судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот
		средний возраст судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации (лет)	Минтранс России, Росморречфлот
		доля перевозок национальных, внешнеторговых и транзитных грузов судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации, в общем объеме перевозок (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот
	повышение конкурентоспособности действующих и строительство новых терминалов в морских портах на территории Российской Федерации	доля перевалки экспортно-импортных грузов в морских портах Российской Федерации в общем объеме грузов (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот
		строительство и модернизация терминалов в морских портах на территории Российской Федерации (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот
	развитие Северного морского пути	объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот
		объем перевалки грузов в морских портах Арктического бассейна (млн. тонн)	Минтранс России, Росморречфлот
		количество введенных в строй новых судов ледокольного, в том числе атомного, флота (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом»

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
II. Освоение и сохранение ресурсов Мирового океана Морское рыболовство и рыбоводство (аквакультура)			
2. Насыщение российского внутреннего рынка рыбной продукцией отечественного производства, повышение эффективности использования судов рыбопромыслового флота	увеличение добычи (вылова) российскими судами водных биологических ресурсов, в том числе в исключительных экономических зонах иностранных государств и открытых районах Мирового океана	объем добычи (вылова) водных биологических ресурсов (млн. тонн)	Минсельхоз России, Росрыболовство
	увеличение объема производства аквакультуры	объем производства продукции аквакультуры (тыс. тонн)	Минсельхоз России, Росрыболовство
	сохранение биологического разнообразия и увеличение численности водных биологических ресурсов	объем выпуска водных биологических ресурсов в водные объекты рыбохозяйственного значения (млн. штук)	Минсельхоз России, Росрыболовство
	обеспечение удельного веса отечественной рыбной продукции в параметрах, заданных Доктриной продовольственной безопасности Российской Федерации	удельный вес отечественной рыбной продукции (годовое значение) в общем объеме товарных ресурсов (с учетом переходящих запасов) внутреннего рынка рыбной продукции (процентов)	Минсельхоз России, Росрыболовство
		потребление рыбы и рыбопродуктов в домашних хозяйствах Российской Федерации, по данным выборочного обследования бюджетов домашних хозяйств, в среднем на потребителя в год (кг)	Минсельхоз России, Росрыболовство
	совершенствование деятельности по предупреждению, сдерживанию и ликвидации незаконного, несообщаемого и нерегулируемого промысла водных биологических ресурсов	доля акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, в которых проведены мероприятия по охране морских биологических ресурсов (процентов)	ФСБ России
Освоение морских минеральных и энергетических ресурсов			
3. Интенсификация освоения Российской Федерацией шельфовых месторождений минеральных и топливно-энергетических ресурсов	увеличение объема добычи углеводородов на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря	количество нефтегазовых месторождений на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря, введенных в эксплуатацию (единиц)	Минэнерго России
		промышленные извлекаемые запасы нефти на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря (млн. тонн)	Минприроды России, Роснедра
		доля морской нефтедобычи в общей нефтедобыче в Российской Федерации (процентов)	Минэнерго России
		промышленные извлекаемые запасы природного газа на континентальном шельфе Российской Федерации, а также на российском участке дна Каспийского моря (млрд. куб. м)	Минприроды России, Роснедра
		доля морской добычи газа в общей добыче газа в Российской Федерации (процентов)	Минэнерго России

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
III. Морские научные исследования			
4. Получение системных знаний о Мировом океане и его использовании, обо всех аспектах природных и техногенных процессов, происходящих на его дне и в недрах, в водной толще, на поверхности и в атмосфере над ним, на антропогенных объектах в интересах решения задач морской деятельности Российской Федерации	проведение фундаментальных и прикладных научных исследований состояния морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, Арктики и Антарктики	количество морских научных экспедиций (единиц)	Минобрнауки России, Минприроды России, Росгидромет, Роснедра
		количество морских экспедиционных исследований биологических ресурсов (единиц)	Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество стационарных научных баз и дрейфующих станций в высоких широтах Северного Ледовитого океана (единиц)	Минприроды России, Росгидромет, Минобрнауки России
		количество действующих российских антарктических станций и полевых баз (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
		количество полевых научных проектов в программе работ Российской антарктической экспедиции (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
	развитие научно-технического комплекса исследования Мирового океана, Антарктики и Арктики	количество введенного в эксплуатацию оборудования, техники и технологических средств на российских антарктических станциях и полевых базах (единиц)*	Минприроды России, Росгидромет
количество введенных в строй новых научно-исследовательских судов (единиц)*		Минприроды России, Росгидромет, Минобрнауки России	
количество введенных в строй новых многоцелевых научно-исследовательских судов океанского класса для разведочных работ в целях исследования твердых полезных ископаемых дна Мирового океана (единиц)		Минпромторг России, Минприроды России, Роснедра	
IV. Военно-морская деятельность			
5. Повышение оперативных возможностей Военно-Морского Флота по обеспечению безопасности морской деятельности в важных для России районах морей и океанов и военной безопасности Российской Федерации с океанских и морских направлений. Совершенствование системы защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, охраны внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации, в зоне Каспийского моря, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, в Азовском море, а также в морских районах, находящихся вне пределов юрисдикции Российской Федерации	обновление и наращивание на долгосрочной основе морских сил общего назначения	доля прироста оперативных (боевых) возможностей развитие научно-технического комплекса исследования Мирового океана, Антарктики и Арктики обновление и наращивание на долгосрочной основе морских сил общего назначения боеготового состава морских сил общего назначения Военно-Морского Флота на стратегических направлениях (процентов)	Минобороны России

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
5. Повышение оперативных возможностей Военно-Морского Флота по обеспечению безопасности морской деятельности в важных для России районах морей и океанов и военной безопасности Российской Федерации с океанских и морских направлений. Совершенствование системы защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, охраны внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации, в зоне Каспийского моря, находящейся под юрисдикцией Российской Федерации, в Азовском море, а также в морских районах, находящихся вне пределов юрисдикции Российской Федерации	обеспечение военно-морского присутствия в районах морей и океанов, в которых осуществляется морская деятельность Российской Федерации, а также в которых существует угроза национальным интересам и военной безопасности Российской Федерации	количество запланированных дальних походов кораблей и судов Военно-Морского Флота в интересах стратегического сдерживания, поддержания стратегической стабильности, обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане и для участия в международной миротворческой деятельности (единиц)	Минобороны России
	обновление и наращивание на долгосрочной основе корабельного состава органов федеральной службы безопасности, способного действовать в исключительной экономической зоне Российской Федерации и за ее пределами	доля прироста потенциальных возможностей боеготового корабельного состава органов федеральной службы безопасности в общем корабельном составе (процентов)	ФСБ России
	обеспечение присутствия кораблей органов федеральной службы безопасности в районах интенсивного рыболовства, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации	доля районов интенсивного рыболовства, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, в которых обеспечивается систематическое присутствие кораблей органов федеральной службы безопасности (процентов)	ФСБ России
6. Удовлетворение потребностей государства и бизнеса в современной продукции отечественного судостроения, кораблестроения	V. Судостроение, кораблестроение		
	комплексная модернизация, реконструкция и техническое перевооружение существующих судостроительных мощностей	объем капитальных вложений в модернизацию и реконструкцию судостроительных предприятий (млрд. рублей)	Минпромторг России
	увеличение производства отечественной промышленностью конкурентоспособных судов гражданского назначения и кораблей для исследования, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана, природоохранной деятельности	объем продукции, выпущенной предприятиями российского судостроения, кораблестроения, в стоимостном выражении (млрд. рублей)	Минпромторг России
		соотношение объемов выполнения заказов гражданского судостроения и военного кораблестроения в стоимостном выражении (процентов)	Минпромторг России
		доля объема продукции, выпущенной предприятиями российского судостроения, кораблестроения, в стоимостном выражении, приобретенная иностранными заказчиками (процентов)	Минпромторг России
		доля судов, построенных на отечественных предприятиях для российских судовладельцев, в общем объеме приобретенных ими судов (процентов)	Минпромторг России
доля отечественного импортозамещающего оборудования, устанавливаемого на строящихся судах и кораблях предприятиями российского судостроения и кораблестроения (процентов)	Минпромторг России		

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
	увеличение производства отечественной промышленностью современных технических средств и оборудования для разработки морских месторождений полезных ископаемых	количество технических комплексов, произведенных на отечественных предприятиях, для разведки и освоения морских нефтегазовых и минеральных месторождений, включая морские платформы и подводно-надводные комплексы (единиц)	Минпромторг России
7. Подготовка, привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	VI. Кадровое обеспечение, образование и воспитание в сфере морской деятельности		
	развитие и совершенствование системы образования по подготовке кадров по специальностям и направлениям подготовки в сфере морской деятельности	количество лиц, завершивших обучение по образовательным программам высшего образования для работы по специальностям, связанным с морской деятельностью, в том числе за счет средств федерального бюджета (человек) количество лиц, завершивших обучение по образовательным программам среднего профессионального образования, связанным с морской деятельностью, в том числе за счет средств федерального бюджета (человек)	Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпромторг России, Минобрнауки России Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпромторг России, Минобрнауки России
	привлечение и сохранение квалифицированных кадров в сфере морской деятельности	доля лиц, завершивших обучение по образовательным программам среднего профессионального образования и высшего образования, для работы в сфере морской деятельности, трудоустроенных по специальности (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот, Минсельхоз России, Росрыболовство, Минпромторг России, Минпросвещения России
	развитие материально-технической базы образовательных организаций, реализующих образовательные программы в сфере морской деятельности	количество введенных в строй новых учебных судов (единиц)	Минтранс России, Минсельхоз России, Росрыболовство
8. Совершенствование систем обеспечения безопасности морской деятельности:	VII. Обеспечение безопасности морской деятельности		
навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности	развитие системы навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности	доля районов интенсивной морской деятельности, в которых гидрографическая изученность обеспечивает безопасную и эффективную морскую деятельность Российской Федерации, в общей площади районов интенсивной морской деятельности (процентов) доля обновленных морских навигационных карт и пособий для плавания в общей численности коллекции (процентов) количество введенных в строй новых гидрографических судов (единиц) количество вновь созданных гидрографических средств измерения (единиц) доля средств навигационного оборудования, работающих с установленным коэффициентом исправного действия, в общем количестве средств (процентов)	Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот Минобороны России Минобороны России, Минтранс России, Росморречфлот

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
гидрометеорологическое обеспечение морской деятельности	развитие системы гидрометеорологического обеспечения морской деятельности	экономический эффект от использования гидрометеорологической информации (млрд. рублей)	Росгидромет
		оправдываемость предупреждений об опасных гидрометеорологических явлениях на акваториях морей и океанов, омывающих Российскую Федерацию (процентов)	Росгидромет
		оправдываемость морских гидрологических и морских метеорологических прогнозов (процентов)	Росгидромет
		количество модернизированных пунктов морской государственной гидрометеорологической сети, расположенной в Арктической зоне Российской Федерации (единиц)	Росгидромет
		количество российских космических аппаратов, используемых для гидрометеорологического, океанографического и гелиогеофизического обеспечения морской деятельности (единиц)	Минприроды России, Росгидромет, Государственная корпорация по космической деятельности «Роскосмос»
поисково-спасательное обеспечение морской деятельности	совершенствование федеральной системы поиска и спасания на море	количество разработанных методов, моделей, технологий морских прогнозов и расчетов (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
		количество введенных в строй новых и модернизированных поисково-спасательных судов (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество запланированных учений (тренировок) по поиску и спасанию на море (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		доля учений (тренировок), проведенных во взаимодействии с ведомственными аварийно-спасательными службами, в общем количестве запланированных учений (тренировок) (процентов)	Минтранс России, Росморречфлот, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество органов управления, участвующих в проведении спасательных операций, учений и тренировок, являющихся структурными элементами межведомственной автоматизированной системы обмена информацией при проведении поисково-спасательных работ на море (единиц)	Минтранс России, Росморречфлот, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти
безопасность объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий	обеспечение безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий	доля объектов морской инфраструктуры, оснащенных современными системами обеспечения безопасного функционирования от противоправного вмешательства в их деятельность (процентов)	Минтранс России, Минпромторг России, Минсельхоз России, Росрыболовство

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
медико-санитарное обеспечение морской деятельности	развитие медико-санитарного обеспечения морской деятельности	обеспеченность объектов морской деятельности медицинскими пунктами (процентов)	Минтранс России, Минсельхоз России
9. Совершенствование информационного обеспечения морской деятельности на основе интеграции и рационального использования систем, комплексов и средств различного подчинения	VIII. Информационное обеспечение морской деятельности		
	развитие и использование единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане как базового межотраслевого информационно-технологического комплекса для информационного обеспечения мероприятий по реализации национальной морской политики	прирост ведомственных и региональных баз данных, которые интегрированы в единую государственную систему информации об обстановке в Мировом океане и применяются для информационного обеспечения морской деятельности, в год (единиц)	Минприроды России, Росгидромет, заинтересованные федеральные органы исполнительной власти
	развитие средств комплексной системы освещения надводной, подводной и воздушной обстановки и автоматизированных систем технического контроля надводной обстановки ФСБ России на акваториях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, а также в оперативно важных районах морских и океанских зон	доля площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны Российской Федерации, а также Азовского моря и российского участка дна Каспийского моря, охваченная возможностями автоматизированных систем технического контроля надводной обстановки ФСБ России, в общей площади указанных акваторий (процентов)	ФСБ России
		доля площади внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации, а также Азовского моря, российского участка дна Каспийского моря и в оперативно важных районах морских и океанских зон, охваченная отечественными информационными системами, в общей площади указанных акваторий в надводной среде и в подводной среде (процентов)	Минобороны России
10. Обеспечение экологической безопасности морской среды и сохранения экосистем в Мировом океане при эксплуатации его ресурсов и пространств с учетом всех процессов природного и техногенного характера	IX. Защита и сохранение морской среды		
	осуществление мониторинга состояния и загрязнения морской среды	количество морских экспедиций по осуществлению мониторинга состояния и загрязнения акваторий морей и районов освоения ресурсов континентального шельфа Российской Федерации (единиц)	Минприроды России, Росгидромет
	совершенствование экологического контроля морских объектов и государственного надзора за эксплуатацией морских объектов - судов с ядерными установками и радиационными источниками	доля морских объектов, имеющих систему экологического мониторинга, в общем количестве подконтрольных морских объектов (процентов) доля проверенных судов с ядерными установками и радиационными источниками в общем количестве судов (процентов) количество проведенных инспекций на морских объектах - судах с ядерными установками и радиационными источниками, в том числе выводимых из эксплуатации	Минприроды России, Росприроднадзор Ростехнадзор Ростехнадзор

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
10. Обеспечение экологической безопасности морской среды и сохранения экосистем в Мировом океане при эксплуатации его ресурсов и пространств с учетом всех процессов природного и техногенного характера	осуществление мероприятий по предотвращению разливов нефти при ее разведке, добыче и транспортировке, строительстве и реконструкции приемных сооружений в портах	количество запланированных учений по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на море (объектах морской деятельности) (единиц)	Минтранс России
	развитие природоохранного флота	количество введенных новых и модернизированных природоохранных судов (единиц)	Минприроды России, Росприроднадзор
	совершенствование экологического надзора на море	доля проверенных морских объектов в общем количестве морских объектов (процентов)	Минприроды России, Росприроднадзор
	предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах, находящихся во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации	количество выявленных и обследованных подводных потенциально опасных объектов во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации (единиц) количество поднятых и обезвреженных (утилизированных) подводных потенциально опасных объектов (единиц) количество проведенных учений по ликвидации чрезвычайных ситуаций на подводных потенциально опасных объектах во внутренних морских водах и территориальном море Российской Федерации (единиц)	МЧС России, Минобороны России МЧС России, Минобороны России МЧС России
11. Переход к комплексному подходу к планированию развития приморских территорий и прибрежных акваторий конкретных побережий страны путем выделения их в отдельный единый объект государственного управления	X. Комплексное развитие приморских территорий и прибрежных акваторий		
	реализация программ комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий	количество приморских субъектов Российской Федерации, в которых реализуются или разработаны прибрежно-морские компоненты стратегий социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации и (или) программ развития приморских муниципальных образований (единиц) количество приморских субъектов Российской Федерации, в которых реализуются или разработаны программы комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий (единиц)	органы исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, Минэкономразвития России органы исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации, Минэкономразвития России

Перечень результатов реализации Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

Стратегические цели	Стратегические задачи	Целевые показатели (единица измерения)	Ответственные исполнители
12. Совершенствование международно-правового обеспечения морской деятельности и развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	XI. Международно-правовое обеспечение морской деятельности и международное сотрудничество в сфере морской деятельности		
	обеспечение равноправного сотрудничества и защиты национальных интересов Российской Федерации при осуществлении морской деятельности в Международной морской организации	доля комитетов и подкомитетов, рабочих и корреспондентских групп, конвенций Международной морской организации, в которых принимает участие Российская Федерация, в их общем количестве (процентов)	Минтранс России, Минобороны России, МИД России, Минприроды России
		доля положительных результатов прохождения аудита со стороны Международной морской организации (процентов)	Минтранс России
	развитие международного сотрудничества в сфере морской деятельности	количество запланированных учений и тренировок по поиску и спасанию на море совместно с силами поисково-спасательного обеспечения иностранных государств (единиц)	Минтранс России, Минобороны России, МЧС России, ФСБ России, Минсельхоз России, Росрыболовство
		количество запланированных морских учений Военно- Морского Флота совместно с военно-морскими силами иностранных государств (единиц)	Минобороны России
		количество запланированных морских учений органов федеральной службы безопасности и пограничных ведомств (береговых охран) иностранных государств (единиц)	ФСБ России
		доля выполненных заходов (официальных, неофициальных и деловых визитов, заходов) в порты иностранных государств кораблей и судов Военно- Морского Флота, органов федеральной службы безопасности в общем числе запланированных (процентов)	Минобороны России, ФСБ России
доля задержаний российских судов органами государственного портового контроля иностранных государств и России за невыполнение требований международных конвенций в общем количестве проведенных инспекций (процентов)		Минтранс России	

* При условии утверждения и реализации федеральной целевой программы «Мировой океан».

1.В области морского транспорта - создание благоприятной организационной и экономической среды, способствующей развитию и поддержанию судового состава и прибрежно-портовой инфраструктуры, которые обеспечат сокращение транспортных издержек, увеличение доли судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в объеме международных, каботажных и транзитных грузовых и пассажирских перевозок до уровня, гарантирующего морскую транспортную независимость и экономическую безопасность государства.

2. В области освоения и сохранения ресурсов Мирового океана:

а) в морском рыболовстве и рыбоводстве (аквакультуре) - переводение рыбохозяйственного комплекса в режим инновационного развития на основе широкомасштабной модернизации и технического перевооружения предприятий отрасли, обновления рыбопромыслового флота, создания научно-производственной базы и формирования ее кадрового потенциала, обеспечивающих промысел рыбы и других морепродуктов на уровне принятых норм удовлетворения физиологических потребностей граждан Российской Федерации в продуктах морского происхождения;

б)в целях освоения морских минеральных и энергетических ресурсов - обеспечение освоения, сохранения и дальнейшего расширения сырьевой базы минеральных и энергетических ресурсов акваторий морей, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией Российской Федерации, создание стратегического резерва разведанных запасов и определение возможностей использования твердых полезных ископаемых международного района морского дна в интересах расширения минерально-сырьевой базы Российской Федерации;

в) в области морских научных исследований - достижение объема системных знаний о Мировом океане и его использовании, различных аспектах природных и техногенных процессов, происходящих на его дне и в недрах, в водной толще, на поверхности и в атмосфере над ним, на антропогенных объектах, позволяющих эффективно решать задачи морской деятельности Российской Федерации.

3. В области военно-морской деятельности:

а) обеспечение сбалансированного развития и активное использование сил и войск Военно-Морского Флота для гарантированной защиты национальных интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, под-

держание военно- политической стабильности на глобальном и региональном уровнях, отражение агрессии с морских и океанских направлений;

б) достижение мобилизационного уровня подготовки и мобилизационной готовности морских судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, для обеспечения задач, решаемых Военно-Морским Флотом в военное время;

в) обеспечение защиты и охраны государственной границы Российской Федерации, экономических и иных законных интересов Российской Федерации в пределах приграничной территории, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации, а также государственного контроля в сфере охраны морских биологических ресурсов в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

4. В области судостроения - обеспечение потребности государства и предпринимательского сообщества в современной продукции военного кораблестроения, судостроения, гражданской морской техники и судоремонте на российских предприятиях, которые оснащены оборудованием и комплектующими элементами преимущественно отечественного производства.

5.В области кадрового обеспечения, образования и воспитания в сфере морской деятельности - обеспечение подготовки, привлечения и сохранения квалифицированных кадров в сфере морской деятельности всех уровней, поддержание профессионализма и позитивного отношения граждан к морской истории страны, морской деятельности и морской службе.

6. В области обеспечения безопасности морской деятельности:

а) функционирование навигационно-гидрографических систем и средств, обеспечивающих потребности морской деятельности Российской Федерации;

б) обеспечение эффективной координации функционирования ведомственных гидрографических служб с разграничением их ответственности и согласованностью действий по целям, задачам, месту и времени;

в) обновление и доведение до требуемого уровня и состояния состава сил и средств гидрометеорологического обеспечения морской деятельности, наращивание экспедиционных научных исследований, обеспечивающих безопасность морской деятельности;

г) развитие системы поисково-спасательного обеспечения морской деятельности - создание эффективно действующей федеральной системы поиска и спасания на море, функционирования государственной глобальной автоматизированной системы мониторинга и контроля местоположения российских судов и наблюдения за обстановкой в Мировом океане, обновление и доведение до требуемого уровня состава сил и средств поисково-спасательного обеспечения;

д) обеспечение безопасности объектов морской инфраструктуры и прилегающих к ним акваторий - обеспечение выявления, предупреждения и пресечения диверсионных и террористических актов, иных противоправных действий на объектах морской инфраструктуры и прилегающих к ним водных акваториях, оснащения комплексными системами мониторинга обстановки, автоматизированными системами охраны и противодействия террористическим и диверсионным силам и средствам;

е) развитие медико-санитарного обеспечения морской деятельности - обеспечение объектов морской деятельности медицинскими пунктами.

7. В области информационного обеспечения морской деятельности - завершение создания общей информационно-коммуникационной инфраструктуры информационного обеспечения морской деятельности, формирование и поддержание единого информационного пространства в интересах обеспечения эффективности и безопасности морской деятельности.

8. В области защиты и сохранения морской среды - обеспечение экологической безопасности морской среды и сохранение экосистем в акваториях Мирового океана, осуществление мониторинга ее состояния и комплексных мер по предупреждению и ликвидации последствий ее загрязнения.

9. В области комплексного развития приморских территорий и прибрежных акваторий - принятие нормативных правовых актов, регулирующих вопросы разграничения полномочий федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам развития приморских территорий и прибрежных акваторий, управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.

10. В области международно-правового обеспечения морской деятельности и международного сотрудничества в сфере морской деятельности - обеспечение правовой защиты национальных интересов России в сфере морской деятельности при работе в международных организациях, расширение международного сотрудничества.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года

**Перечень основных направлений,
по которым органами исполнительной власти
приморских субъектов Российской Федерации
представляется информация в рамках ежегодного
мониторинга реализации Стратегии развития
морской деятельности Российской Федерации до 2030 года**

1. Развитие территориальных кластеров и территорий опережающего социально-экономического развития, связанных с морской деятельностью, а также функционирование портовых и иных особых экономических зон.

2. Развитие военного кораблестроения, судостроения, судоремонта, производства изделий и материалов для судостроения и судоремонта на территории приморского субъекта Российской Федерации.

3. Развитие (модернизация) морского транспорта, морских и специализированных портов и объектов портовой инфраструктуры, в том числе с использованием механизмов государственно-частного партнерства.

4. Реализация комплекса мероприятий по поддержке и развитию рыбохозяйственного комплекса (рыболовства (аквакультуры) на территории приморского субъекта Российской Федерации.

5. Реализация мер, направленных на повышение мобилизационной подготовки и мобилизации субъектов морской деятельности, зарегистрированных на территории приморского субъекта Российской Федерации.

6. Ход выполнения региональных программ модернизации систем професси-

онального образования для подготовки специалистов на базе образовательных организаций, расположенных на территории приморского субъекта Российской Федерации, реализующих основные и дополнительные профессиональные образовательные программы в сфере морской деятельности.

7. Развитие морского круизного и водного туризма на территории приморского субъекта Российской Федерации (в том числе реконструкция и строительство туристских и рекреационных объектов, яхтенных марин), а также водных видов спорта.

8. Реализация мер по использованию, восстановлению и охране окружающей среды морского побережья, в том числе прибрежных полос в курортных и рекреационных зонах территорий приморского субъекта Российской Федерации и прилегающей морской акватории.

9. Развитие международного, межрегионального и приграничного сотрудничества субъектов морской деятельности по вопросам изучения, освоения морских пространств и ресурсов.

10. Обеспечение сохранения морского культурного и исторического наследия на территории приморского субъекта Россий-

ской Федерации.

11. Реализация проектов и программ, направленных на сохранение морских традиций, развитие патриотического воспитания молодежи, подготовку ее к работе и службе в российском флоте, в том числе в Военно-Морском Флоте.

12. Инициативные предложения по проектам нормативных правовых актов, регулирующих вопросы разграничения полномочий органов государственной власти Российской Федерации и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по вопросам развития и управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.

13. Разработка и реализация прибрежно-морских компонентов стратегий социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации и программ развития приморских муниципальных образований.

14. Разработка и реализация программ комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 20 сентября 2019 г. № 2129-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Стратегию развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года (далее - Стратегия).

2. Федеральным органам исполнительной власти руководствоваться положениями Стратегии при разработке государственных программ Российской Федерации и иных программных документов.

3. Рекомендовать органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органам местного самоуправления руководствоваться положениями Стратегии при разработке региональных государственных программ и иных программных документов.

4. Минэкономразвития России:

совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в 3-месячный срок со дня официального опубликования настоящего распоряжения представить в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Стратегии;

обеспечить контроль за реализацией положений Стратегии при согласовании государственных программ Российской Федерации и иных программных документов.

5. Настоящее распоряжение вступает в силу с 1 января 2020 г., за исключением абзацев первого и второго пункта 4, вступающих в силу со дня официального опубликования настоящего распоряжения.

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д.Медведев

Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года

По материалам стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года

I. Общие положения

Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года (далее - Стратегия) направлена на комплексное развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации за счет создания условий для формирования и продвижения качественного и конкурентоспособного туристского продукта на внутреннем и международном туристских рынках, усиление социальной роли туризма и обеспечение доступности туристских услуг, отдыха и оздоровления для граждан Российской Федерации.

Основные понятия, используемые в Стратегии, означают следующее:

«автотуризм» - разновидность путешествий, в которых основным средством передвижения туриста является персональный автомобиль (ГОСТ Р 57806-2017 «Туристские услуги в области самостоятельного туризма. Общие требования»);

«горнолыжный комплекс» - целенаправленно формируемая совокупность технических, технологических, организационных средств, а также хозяйствующих субъектов (юридических лиц и индивидуальных предпринимателей), обеспечивающих активный и пассивный отдых потребителей, связанный с катанием со склонов с использованием спортивно-развлекательного инвентаря (горные лыжи, сноуборды, тюбинги, санки и т.п.) (ГОСТ Р 55881-2016 «Туристские услуги. Общие требования к деятельности горнолыжных комплексов»);

«горнолыжный туризм» - активный вид отдыха на территории горнолыжного комплекса в спортивных, физкультурных, оздоровительных и рекреационных целях;

«деловой туризм» - путешествие в профессионально-деловых целях (командировки, конференции, конгрессы, выставки, встречи, деловые мероприятия и пр.), включающее в себя предоставление услуг проезда, проживания, организации встреч, питания, культурного, музейного, досугового характера и т.п.;

«индивидуальные средства размещения» - средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые физическими лицами, не являющимися индивидуальными предпринимателями, для временного проживания и предоставления услуг средств размещения (ГОСТ Р 51185-2014 «Туристские услуги. Средства размещения. Общие требования»);

«коллективные средства размещения»

- средства размещения (здания, часть здания, помещения), используемые для предоставления услуг размещения юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями (ГОСТ Р 51185-2014 «Туристские услуги. Средства размещения. Общие требования»);

«**круизный туризм**» - путешествие на круизном судне по обозначенному маршруту в культурно-познавательных, досугово-рекреационных, оздоровительных, профессионально-деловых и других целях;

«культурно-познавательный туризм» - путешествие с познавательными целями, которое знакомит туриста с историко-культурными и природными ценностями, традициями и обычаями, в том числе посредством осуществления экскурсионной деятельности и проведения событийных мероприятий;

«лечебно-оздоровительный туризм» - туризм с целью оздоровления и укрепления здоровья;...

Круизный туризм

С учетом высоких темпов роста круизного туризма в мире предполагается разработка концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года (далее - концепция развития круизного туризма).

Наиболее перспективными направлениями развития круизного туризма в России будут комбинированные речные и морские круизы в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах, развитие экспедиционного туризма, прежде всего в Арктической зоне, а также развитие международных морских круизов в дальневосточных бассейнах. Значительным потенциалом для развития комбинированных туристских продуктов, включающих круизы, яхтенный туризм, пляжный отдых и пешеходные маршруты, обладает Республика Крым.

Наиболее приоритетным направлением представляется круизный туризм на Каспийском море. Каспийская акватория является одной из немногих в мире, где в настоящее время нет круизов, поэтому с учетом отсутствия конкуренции крупных мировых круизных компаний у российских ведущих круизных операторов есть шанс занять существенную долю рынка. С учетом особенностей профиля мирового потребителя круизного туристского продукта (возвращающиеся туристы, постоянный поиск новых круизных маршрутов) развитие круизов на Каспийском море является возможностью предло-

жить на глобальном рынке уникальный тип круизного продукта - совмещенный морской круиз по Каспийскому морю и речной - по реке Волге. Развитие круизного туризма на Каспийском море позволит стимулировать рост круизов в низовьях реки Волги, обеспечив новые возможности для роста туристского потока в Прикаспийском регионе.

Вместе с тем объемные показатели круизного судоходства на внутренних водных путях России на протяжении последних лет имеют стабильно невысокие значения без существенной положительной динамики. По данным общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», эксплуатируется менее 100 судов, средний возраст которых более 40 лет.

Одним из условий конкуренции на глобальном рынке круизов является именно качество флота и наличие привлекательного для потребителя туристского продукта.

Рентабельность деятельности судоходных компаний - туроператоров с 2008 по 2018 год уменьшилась с 9 процентов до 2,4 процента, что сокращает возможности спроса на реконструкцию и строительство новых судов.

Уровень текущего заказа не позволяет организовать серийное производство и снизить стоимость судов (в России в ближайшие годы планируется сдать 2 судна современного проекта RV300 и 2 судна проекта ПКС-180 с колесными движителями для использования на мелководье).

В связи с этим в концепции развития круизного туризма должно быть уделено особое внимание:

созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и обновления инфраструктуры (порты, причальные стенки, дноуглубления, принимающие сервисы на земле);

развитию наземной инфраструктуры, необходимой для организации круизного туризма (в том числе автомобильной и железнодорожной инфраструктуры);

приоритетному решению вопросов развития туризма в акватории Каспийского моря (в том числе вопросов создания необходимой инфраструктуры), в Арктической зоне, а также международных морских круизов в дальневосточных бассейнах.

Задачами развития круизного туризма на период реализации концепции развития круизного туризма являются:

увеличение рынка круизного туризма в 2 раза к 2035 году;

создание условий для интенсивного обновления флота круизными операторами.

РЕШЕНИЕ
от 30 мая 2019 г. № 1

РАСШИРЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ СЕКЦИИ ПО МОРСКОЙ МЕДИЦИНЕ НАУЧНО-ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

В соответствии с Планом работы Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (далее - Морская коллегия) на 2019 год в рамках мероприятий, проводимых под эгидой Морской коллегии, Секция по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии провела выездное расширенное заседание в Архангельске, в ходе которого рассмотрела актуальные вопросы сохранения и развития человеческого потенциала морских отраслей Российской Федерации, совершенствования системы медико-санитарного обеспечения субъектов морской деятельности и на основе результатов работы решила:

1. Обратиться к Министру здравоохранения Российской Федерации В.И.Скворцовой с предложениями:

1.1. О необходимости включения в состав Морской коллегии в качестве ее постоянных членов представителя Минздрава России (в ранге заместителя министра) и руководителя (заместителя руководителя) ФМБА России для участия в формировании и реализации национальной морской политики Российской Федерации в сфере сохранения человеческого потенциала.

1.2. О внесении изменений в Положение о Федеральном медико-биологическом агентстве в части наделения его полномочиями по медико-санитарному обслуживанию работников плавсостава (морского, речного и рыбопромыслового флотов).

1.3. О необходимости включения (востановления) в номенклатуре медицинских специальностей специальности «Морская (судовая) медицина» и разработке профессионального стандарта судового медицинского работника (судовой врач/судовой фельдшер) с подготовкой проектов соответствующих документов.

1.4. О создании морских медицинских центров (центров охраны здоровья моряков) в Российской Федерации в крупных морских портах Российской Федерации (г. Санкт-Петербург, г. Архангельск, г. Мурманск, г. Владивосток, г. Новороссийск, г. Астрахань, г. Калининград) на базе медицинских организаций, находящихся в ведении ФМБА России, которые обладают кадровым потенциалом и имеют практический опыт работы по медицинскому обслуживанию плавсостава российского флота. При этом воз-

ложить на морские медицинские центры (центры охраны здоровья моряков) задачи по реализации государственной политики в области охраны здоровья работников водного транспорта, в том числе в соответствии с требованиями международных и национальных нормативных правовых актов в области безопасности мореплавания.

1.5. О создании Российского национального научно-практического центра проблем судовой и морской медицины с функциями научного

и организационно-методического руководства по вопросам медицинского обслуживания плавсостава и водолазов в Российской Федерации на базе Федерального государственного унитарного предприятия «Научно-исследовательский институт промышленной и морской медицины» Федерального медико-биологического агентства (ФГУП НИИ ПММ).

1.6. О создании национальной сети учебно-методических центров по медицинской подготовке командного состава флота на базе медицинских организаций, находящихся в ведении ФМБА России, и разработке проектов организационно-распорядительных документов по их созданию с определением головной организации.

1.7. О создании реестра медицинских организаций, имеющих право проводить медицинское освидетельствование плавсостава, и определении учреждения, ответственного за его ведение из числа организаций, подведомственных ФМБА России.

1.8. О разработке и утверждении нормативных правовых документов, регламентирующих организацию медицинского обслуживания плавсостава морских и речных судов:

«Порядок аккредитации медицинских организаций на право проведения медицинских освидетельствований работников плавсостава»;

«Порядок проведения медицинских освидетельствований работников плавсостава, форму медицинского свидетельства о состоянии здоровья моряка (сертификат)»;

«Порядок медицинских осмотров и освидетельствования (с выдачей сертификата) работников плавсостава, включающих в себя проведение химико-токсикологических исследований на наличие в организме нарко-

тических, психотропных веществ и их метаболитов» (в целях реализации Федеральных законов 230-ФЗ от 13.07.2015 г., 400-ФЗ от 06.12.2017 г. о внесении изменений соответственно в Кодекс внутреннего водного транспорта и Кодекс торгового мореплавания);

«Порядок проведения медицинских консультаций на море, в том числе с использованием телемедицинских технологий»;

«Требования к наличию на судах медицинских работников»;

«Типовое положение о подразделении судовой медицины

в медицинской организации»;

«Порядок обеспечения судов лекарственными препаратами, в том числе наркотическими и психотропными, изделиями медицинского назначения и медицинским оборудованием»;

«Стандарт оснащения судов и портовых зон комплектами изделий с инновационной автономной системой электрообогрева на основе металлизированной токопроводящей нити из искусственных волокон (термоодеяло, эвакуационный термомешок, устройство обогрева системы для инфузионной терапии)».

1.9. О создании Арктического научно-образовательного морского медицинского центра, предназначенного для выполнения комплексных научных исследований в области морской медицины и подготовки кадров

в интересах развития морского потенциала Российской Федерации на базе ФГБОУ ВО «Северный государственный медицинский университет» Минздрава России (г. Архангельск).

1.10. О создании военного учебного центра для подготовки офицеров медицинской службы запаса на базе ФГБОУ ВО «Северный государственный медицинский университет» Минздрава России (г. Архангельск).

1.11. Об актуализации действующих санитарных правил и гигиенических нормативов для морских и речных объектов с учетом российского законодательства и международных требований.

1.12. О создании под руководством Минздрава России с участием Минтранса России, Минтруда России, Минэкономики России элемента Единой государственной информационной системы здравоохране-

ния, содержащего сведения о медицинских организациях, проводящих медицинское освидетельствование моряков, перечень выдаваемых медицинских свидетельств, перечень эксплуатируемых морских и речных объектов, их соответствие требованиям санитарно-гигиенической безопасности и охраны труда, результаты специальной оценки условий труда, наличие несчастных случаев на объекте и профессиональных заболеваний у работников, причин возникновения аварийных ситуаций.

1.13. О разработке под руководством Минздрава России с участием Минпромторга России системы оценки профессиональных рисков (приемлемых и чрезвычайных) при работе на водных акваториях (подводной среде), в том числе в арктических условиях, а также мер, мероприятий и технических средств по их устранению (смягчению).

1.14. О рассмотрении вопроса более эффективного взаимодействия Минздрава России с Минтруда России, Минпромторгом России, Минтрансом России в вопросах разработки требований, мероприятий и технических средств для реализации безвредных условий обитания (производственной деятельности и отдыха) на морских объектах, медицинского обслуживания работников морских отраслей в условиях плавания и на берегу, гарантирования компенсационных мер за работу во вредных условиях.

1.15. О создании конкурентных преимуществ у медицинских университетов, расположенных на территории приморских субъектов Российской Федерации, за счет открытия на их базе военных учебных центров. В качестве пилотного проекта рассмотреть вопрос создания военного учебного центра на базе ФГБОУ ВО «Северный государственный медицинский университет» Минздрава России (г. Архангельск).

1.16. О поддержке позиции Министерства здравоохранения Архангельской области о развитии региональной системы санитарной авиации, повышения уровня доступности и оперативности медицинской помощи, для чего предусмотреть строительство в регионе 13 новых вертолетных площадок, в том числе в Онежском районе (Нименьга), а также реконструкции/дооборудовании имеющихся вертолетных площадок с целью их круглогодичного использования в круглосуточном режиме (6 площадок в Онежском районе, 6 площадок в Мезенском районе, 3 площадок в Приморском районе).

1.17. О рекомендации ректорам медицинских вузов в 22 приморских субъектах Российской Федерации обучение студентов всех факультетов проводить с включением в учебные рабочие программы регионального компонента с учетом подхода к приобретению знаний, умений и навыков работы в приморских и островных территориях.

1.18. О рассмотрении вопроса разработки дополнительных мер обеспечения равных

возможностей в получении медицинской помощи у жителя деревни (села) и жителя районного центра (административного центра субъекта Российской Федерации), включая компенсацию сельскому жителю транспортных расходов, связанных с переездами в медицинские организации административного центра муниципального образования или субъекта Российской Федерации.

2. Рекомендовать Межведомственной комиссии по водолазному делу Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (МЧС России) рассмотреть вопрос об ограничении тренировочных и лечебных режимов для барокомплексов и барокамер, не имеющих систем кондиционирования и удаления вредных газовых веществ при использовании замкнутой системы вентиляции.

3. Обратиться к Руководителю Федерального медико-биологического агентства России В.В.Уйбе по вопросу уточнения и принятия для практического использования расширенной номенклатуры кислородно-воздушных и кислородных режимов с учетом зарубежного опыта.

4. Обратиться в Минтранс России о проработке совместно с Минздравом России и Минэкономразвития России вопросов социального обеспечения моряков, в том числе выхода на пенсию плавающего состава, в рамках нового пенсионного законодательства.

5. Обратиться в Минпромторг России с предложением:

5.1. Совместной с Минтрансом России разработки и внедрения системы эксплуатационного мониторинга физических факторов, в том числе вибрации, на морских объектах, эксплуатируемых в Арктической зоне Российской Федерации, в целях оценки реальных параметров среды обитания морских объектов.

5.2. С участием Минздрава России, Минобороны России, МЧС России рассмотреть вопросы:

5.2.1. О разработке требований к аварийно-спасательному оборудованию, техническим средствам и медицинскому имуществу, предназначенному к использованию при ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций в Арктической зоне Российской Федерации.

5.2.2. О создании автономных систем электрообогрева на основе металлизированной токопроводящей нити из искусственных волокон для обеспечения нормальных условий работы и оказания первой помощи плавсоставу и водолазам при экстремально низких температурах воды и воздуха, в том числе в Арктической зоне Российской Федерации.

5.2.3. Об использовании на плавсредствах, в зданиях морских и речных портов и других объектах инфраструктуры автономных устройств пожаротушения на основе микрокапсулированных огнетушащих веществ,

действующих независимо от автоматизированных систем оповещения, пожаротушения и человеческого фактора и предназначенных для тушения пожаров в малогабаритных закрытых объемах в момент возгорания.

5.3. Совместно с Минздравом России рассмотреть вопрос о строительстве госпитального судна для медицинского обслуживания работников морских отраслей при масштабном освоении Арктики.

6. Обратиться к главам 22 приморских субъектов Российской Федерации – членам Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации с предложениями:

6.1. Ускорить создание Морских советов при высших должностных лицах органов государственной власти приморских субъектов Российской Федерации, в которых образовать секции по морской медицине и назначить (определить) их руководителей, организовать системную работу секций по морской медицине, направленную на дальнейшее развитие межведомственного и межрегионального взаимодействия в интересах сохранения человеческого потенциала морских отраслей, развитие медико-санитарного обеспечения морской деятельности и морской медицины в регионе.

6.2. Подготовить планы работы секций с учетом условий морской деятельности в регионе, включающие предложения по нормативному правовому обеспечению развития морской медицины на региональном и федеральном уровнях и представить их в секцию по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации для формирования общего плана работы по этому направлению (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов).

6.3. Подготовить и направить в секцию по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации предложения по развитию системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности, в том числе деятельности работников нефтяных и газодобывающих платформ на шельфе морей Северного Ледовитого океана, а также по развитию водолазной медицины на всех региональных направлениях национальной морской политики (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов).

6.4. Рекомендовать в предложениях по пункту 2.3 протокольного решения подготовить и представить материалы по совершенствованию оценки эффективности системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности и развитию методического аппарата оценки (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов).

6.5. Считать целесообразной разработку и выполнение региональных программ

модернизации систем профессионального образования для подготовки специалистов на базе образовательных организаций, расположенных на территориях приморских субъектов Российской Федерации, реализующих основные и дополнительные профессиональные образовательные программы в интересах медико-санитарного обеспечения морской деятельности (отв. – руководители региональных образовательных организаций приморских субъектов Российской Федерации).

6.6. Подготовить предложения по проектам нормативных правовых актов, регулирующих вопросы разграничения полномочий органов государственной власти Российской Федерации и органов государственной власти субъектов Российской Федерации по вопросам развития медико-санитарного обеспечения морской деятельности, в том числе в части населения, проживающего на приморских территориях (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов).

6.7. Подготовить предложения по развитию международного и межрегионального сотрудничества субъектов морской деятельности по вопросам медико-санитарного обеспечения морской деятельности (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов).

6.8. Подготовить предложения по обеспечению реализации требований по охране труда и сохранению здоровья работников российского флота, установленных международно-правовыми актами о труде, здравоохранении и медицинском обслуживании

в морском судоходстве, участницей которых является Российская Федерация (отв. – руководители секций по морской медицине морских советов приморских субъектов). Подготовленные предложения рассмотреть на заседании секции по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и по результатам рассмотрения направить в Минздрав России и Минтруд России.

6.9. Разработать комплексные научно-технические программы «Здоровье населения приморского субъекта Российской Федерации» на 2020-2024 годы, согласованные с соответствующими программами социально-экономического развития региона, задачами по реализации приоритетных национальных проектов, с широким вовлечением в эту работу научно-образовательного медицинского комплекса.

6.10. Проработать вопрос о дополнительных мерах обеспечения равных возможностей в получении медицинской помощи у жителя деревни (села) и жителя районного центра (административного центра субъекта Российской Федерации), включая компенсацию сельскому жителю транспортных расходов, связанных с переездами в медицинские организации административного центра муниципального образования или субъекта Российской Федерации.

6.11. Развернуть деятельность по созданию конкурентных преимуществ у медицинских университетов, расположенных на территории приморских субъектов Российской Федерации, за счет открытия на их базе военных учебных центров.

6.12. Рассмотреть вопрос об оснащении транспортных средств скорой медицинской помощи комплектами изделий с автономной системой электрообогрева на основе металлизированной токопроводящей нити из искусственных волокон (термоодеяло, эвакуационный термомешок, устройство обогрева системы для инфузионной терапии) для использования на догоспитальном этапе, а также при межгоспитальной транспортировке пострадавших и больных в условиях низких температур воздуха.

6.13. Проводить ежегодно в приморских субъектах Российской Федерации научно-практические мероприятия в сфере морской медицины, в том числе под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, включая межведомственное учение по ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и организации лечебно-эвакуационных мероприятий с морских направлений, с целью практической отработки вопросов взаимодействия федеральных органов исполнительной власти с органами государственной власти приморского субъекта Российской Федерации и совершенствования системы морского здравоохранения.

Председатель секции по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации
доктор медицинских наук, профессор И.Г.Мосягин





ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 20 сентября 2019 г. № 2134-р

МОСКВА

Внести в состав Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2018 г. № 1779-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 36, ст. 5690; 2019, № 20, ст. 2486), следующие изменения:

а) включить в состав Морской коллегии следующих лиц:

Беглов А.Д.	- Губернатор Санкт-Петербурга
Горьков С.Н.	- генеральный директор акционерного общества "Росгеология" (по согласованию)
Дубенецкий В.П.	- заместитель полномочного представителя Президента Российской Федерации в Уральском федеральном округе (по согласованию)
Евменов Н.А.	- главнокомандующий Военно-Морским Флотом (заместитель председателя Морской коллегии)
Кеонджян В.П.	- генеральный директор общества с ограниченной ответственностью "Группа Альянс" (по согласованию)

Майоров А.П.	- председатель Комитета Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию (по согласованию)
Медведев А.М.	- заместитель Министра науки и высшего образования Российской Федерации
Николаев А.С.	- Глава Республики Саха (Якутия)
Пурим Д.Ю.	- генеральный директор общества с ограниченной ответственностью "Управляющая компания "Совфрахт" (по согласованию)
Сивкова С.Г.	- генеральный директор федерального государственного бюджетного учреждения культуры "Музей Мирового океана"
Сорокин П.Ю.	- заместитель Министра энергетики Российской Федерации
Цветков Ю.А.	- заместитель Министра транспорта Российской Федерации - руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта;

б) указать новые должности следующих членов Морской коллегии:

Довгучиц С.И.	- директор федерального государственного унитарного предприятия "Всероссийский научно-исследовательский институт "Центр"
Клепач А.Н.	- заместитель председателя государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" (главный экономист) - член правления
Кожемяко О.Н.	- Губернатор Приморского края

Цыбульский А.В.

- губернатор Ненецкого автономного округа

Шпорт В.И.

- член коллегии Военно-промышленной комиссии Российской Федерации;

в) исключить из состава Морской коллегии Генералова С.В., Жилкина А.А., Ковтун М.В., Королева В.И., Моисеева А.П., Никитина В.С., Овсянникова Д.В., Панова Р.С., Полтавченко Г.С., Тарасенко А.В. и Щетинина М.П.

Председатель Правительства
Российской Федерации



Д.Медведев

Концепция проекта Федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации»

1. Основная идея законопроекта

В современных условиях ни один военно-морской флот мира не способен выполнять всю совокупность задач военного времени имеющимся составом военно-морских сил. Потребность ввода в состав военно-морских сил заранее подготовленных судов и экипажей с началом военных действий является актуальной задачей для всех развитых флотов мира.

Существовавшая в СССР отлаженная система мобилизации гражданских судов в Российской Федерации в условиях рыночных отношений перестала действовать. В настоящее время действующие нормативные правовые акты Российской Федерации не обеспечивают в случае войны мобилизацию гражданских судов в требуемом количестве в интересах повышения боевого потенциала ВМФ. В этой связи ряд положений федерального закона от

26 февраля 1997 года № 31-ФЗ «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» (далее - Федеральный закон), затрагивающих использование морских судов различных форм собственности и деятельность в этой области судовладельцев устарели, имеют существенные законодательные пробелы, требуют изменений и дополнений. Это связано, в первую очередь, с размытостью и недостаточной определенностью в организации и управлении при решении задач мобилизации (призыва) для нужд Военно-Морского Флота морских транспортных, промысловых и специальных судов различных форм собственности. Исполнение мобилизационных обязанностей и мобилизационная подготовка гражданских судов и их экипажей имеют существенные особенности в отличие от аналогичных мобилизационных обязанностей субъектов экономической деятельности на берегу, что не в полной мере отражено в законе. К этим особенностям, следует отнести:

при исполнении военно-транспортной обязанности мобилизуемые суда в период непосредственной угрозы агрессии могут оказаться далеко за пределами прилегающих к территории Российской Федерации морей,

в океане или в иностранных портах, включая порты недружественных государств.

В таких условиях необходимо иметь заранее установленный, законодательно закрепленный порядок действий, в противном случае придется принимать отдельные решения по каждому судну;

возвращение отзываемых судов может происходить как в период непосредственной угрозы агрессии, так и в ходе ведения военных действий. Поэтому экипажи судов и сами суда необходимо заблаговременно готовить к выполнению мобилизационных мероприятий в полном объеме к действиям в условиях военного времени (плавание в составе конвоев, использования специальных фарватеров, выполнения противоминных действий, плавание в условиях неработающих навигационных космических систем и т.д.). выполнение мобилизационных заданий большинством кораблестроительных предприятий и объектами морской инфраструктуры, расположенными на побережье морей, будет в значительной степени затруднено с началом военных действий, из-за их уязвимости от ударов высокоточным и другим оружием противник с морских и океанских направлений.

Отмеченные особенности подчеркивают необходимость выполнения всего комплекса мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации, применительно к субъектам морской деятельности, заблаговременно в мирный период и в период непосредственной угрозы агрессии.

Это определяет актуальность и целесообразность разработки концепции проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации». Концепция должна учитывать особенности мобилизационной подготовки и обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Вопросы нормативного правового обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности определены в ряде нормативных правовых документов. Создать единый нормативный правовой документ прямого действия, который бы регулировал вопросы мобилизации и мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности, достаточно затруднительно в рамках Федерального закона № 31-ФЗ. Кроме того, это может изменить всю

существующую структуру документов по мобилизации и мобилизационной подготовке, принятую в настоящее время в Российской Федерации. В этой связи представляется целесообразным планируемые изменения включить в существующую структуру нормативно-правовых документов по мобилизации и мобилизационной подготовке в сфере морской деятельности.

Таким образом, основная идея разработки концепции проекта федерального закона «О внесении изменений в Федеральный закон Российской Федерации «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» заключается в создании закона прямого действия. В вопросах, не определенных этим законом, он должен указывать на другие нормативные правовые акты, которыми определяется весь круг вопросов ответственности, организации и порядка исполнения, а также финансирования и материально-технического обеспечения мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности Российской Федерации. Обозначенные нормативные правовые акты должны обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности. Данная система должна быть саморегулирующейся, реагирующей на изменения обстановки и не требующей дополнительного управления.

2. Цели и предмет правового регулирования законопроекта

Целью разработки концепции проекта Федерального закона «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации» является формирование современной системы правового регулирования мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности в интересах повышения обороноспособности Российской Федерации. Законопроект должен устранить существующее противоречие между современными требованиями к мобилизационной подготовке и мобилизации в области морской деятельности и существующей системой ее правового обеспечения. Обеспечить установление прав, обязанностей и ответственности органов государственной власти, органов местного самоуправления, а также

организаций, независимо от форм собственности, и граждан Российской Федерации при осуществлении этой деятельности.

Предметом правового регулирования законопроекта являются отношения, возникающие в связи с осуществлением государственного управления в сфере морской деятельности органов власти и субъектов морской деятельности при обеспечении государственных нужд в области мобилизационной подготовки и мобилизации Российской Федерации.

3. Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта, их права и обязанности:

Действие разрабатываемого законопроекта распространяется на полномочия, права и обязанности субъектов морской деятельности, полномочия и функции органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, обязанности организаций и граждан в области мобилизационной подготовки и мобилизации. В первую очередь, уточняются и дополняются положения, отражающие отношения в системе государственного управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией при исполнении военно-транспортной обязанности в отношении субъектов морской деятельности, а также порядок финансирования и стимулирования мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации.

В соответствии с принятыми подходами к подготовке законопроекта на Министерство Обороны и Министерство Финансов Российской Федерации должны быть возложены полномочия по определению конкретного перечня судов, при строительстве которых выделяются средства или устанавливаются льготы для погашения затрат, понесенных в ходе строительства на конструктивные особенности судна, обеспечивающие ему выполнение мобилизационных задач. Кроме того, Министерство Обороны совместно с Министерством транспорта Российской Федерации (Росморречфлотом) и Министерством сельского хозяйства Российской Федерации (Росрыболовством) определяет потребный наряд мобилизуемых судов первой и второй очереди, систему отзыва судов, плавающих под флагом Российской Федерации, контролирует их местонахождение и необходимую степень готовности призываемых судов.

4. Место будущего закона в системе действующего законодательства

Законопроект должен стать основой для совершенствования существующего Феде-

рального закона № 31-ФЗ путем внесения в него необходимых изменений. Законопроект призван обеспечить согласованность, координацию деятельности субъектов государственного управления морской деятельностью в области мобилизационной подготовки и мобилизации, их подчиненность целенаправленной воле государства. При этом механизмы реализации конкретных полномочий устанавливаются не только данным законопроектом, но и другими нормативными правовыми актами в рамках обозначенного направления государственного управления морской деятельностью.

Принятие законопроекта не ведет к отмене или подмене законов Российской Федерации. Речь идет о совершенствовании регулирования только тех отношений, которые возникают в связи с государственным управлением мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, предоставления основных гарантий и мер поддержки субъектам морской деятельности в связи с исполнением ими мобилизационных мероприятий и мероприятий мобилизационной подготовки.

5. Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности Российской Федерации

Оценка состояния правового регулирования мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации показывает, что она не соответствует современным требованиям применительно к субъектам морской деятельности, особенно использование в мобилизационных целях морских судов различных форм собственности и деятельность судовладельцев в этой области. Федеральный закон № 31-ФЗ определяет только общую военно-транспортную обязанность и круг ее распространения, не выделяя отдельно субъекты морской деятельности.

Так, в статье 13 Федерального закона №31-ФЗ определено, что порядок исполнения военно-транспортной обязанности определяется Положением о военно-транспортной обязанности, утверждаемым Президентом Российской Федерации. Кроме того, ряд положений, особенно о порядке экономического стимулирования мобилизационной подготовки и финансирование мероприятий по мобилизационной подготовке определяется нормативными правовыми актами Постановления Правительства Российской Федерации.

Перечень морских мобилизуемых судов определяется приказом Министра обороны Российской Федерации от 21 января 2014г. «Об утверждении перечней водного транспорта, специальных судов и судов ры-

бопромышленного флота, предоставляемых войскам, воинским формированиям и органам, и Порядка учета в вооруженных силах Российской Федерации водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромышленного флота».

Свою деятельность капитаны судов и капитаны портов осуществляют, кроме того, на основании ряда нормативных правовых актов, в число которых входят и международные соглашения.

Пробелы и противоречия в действующем законодательстве, а также неэффективные правовые нормы и положения, не имеющие должного механизма реализации.

1) Существующая нормативная правовая база Российской Федерации не включает в себя общего объединяющего документа, по мобилизационной подготовке и мобилизации в области военно-морской деятельности. Она не позволяет проводить эффективную мобилизационную подготовку и мобилизацию гражданских судов различной формы собственности для усиления Военно-Морского Флота в мирное время и в период ведения военных действий.

Поэтому необходимо внести необходимые изменения и дополнения в существующий закон №31-ФЗ от 26.02.1997г. «О мобилизационной подготовке и мобилизации в Российской Федерации», а также дополнить его другими нормативными правовыми документами по мобилизации и мобилизационной подготовке в сфере морской деятельности.

2) В существующих документах по мобилизационной подготовке и мобилизации не отражены вопросы, законодательно закрепляющие систему отзыва судов находящихся в плавании под Государственным флагом Российской Федерации. Система задействуется в период непосредственной угрозы агрессии. Не все отзываемые суда относятся к разряду мобилизуемых, но они представляют большую материальную ценность, включая размещенные на них грузы и моряков, являющихся важным мобилизационным резервом. Кроме того, эти суда потребуются для осуществления транспортных перевозок в интересах хозяйственной деятельности в ходе войны.

3) В существующих нормативных правовых документах нет указаний о выделении расчетного необходимого количества мобилизуемых судов, с тем, чтобы исключить неоправданные расходы, связанные с содержанием всех судов как мобилизуемых. В противном случае не только растут неоправданные расходы, но и фактически уравнивается степень их мобилизационной готовности, что приводит к ее существенному снижению. Мобилизуемые суда целесообразно разделить на первую и вторую категорию, что позволит обеспечить их содержание в необходимой степени готовности к выполнению мобилизационных мероприятий с наименьшими за-

тратами.

4) Законодательно не закреплена и организационно не обозначена система управления торговым мореплаванием Российской Федерации в период непосредственной угрозы агрессии и в военное время, включая вопросы управления переходами военных и гражданских судов, деятельности промысловых судов, функционирования портов и т.д.

5) Нормативные правовые документы не обеспечивают в полной мере мобилизационную подготовку экипажей судов, административных морских портов и пароконвоя к организации плавания в составе конвоев и по специальным фарватерам, организации управления судоходством в военное время, в том числе в интересах обеспечения хозяйственной деятельности.

6) В существующей нормативной правовой базе не отражены правила и порядок проведения мероприятий по заблаговременному переоборудованию и подготовке судов, позволяющих в более короткое время и с меньшими затратами провести мобилизацию гражданского флота в случае войны. Не предусмотрены меры стимулирования судовладельцев к закладке и поддержанию мобилизационных возможностей при строительстве и эксплуатации транспортных и специальных судов, а также портовых мощностей. Не определено финансовое обеспечение этих мероприятий.

7) Законодательно не предусмотрено стимулирование строительства новых судов, приспособленных для использования в военное время, субсидирование для этого судостроительных компаний, осуществление льготного кредитования, предоставления государственных гарантий при кредитовании частными финансовыми организациями, выдача льготных займов и т.д.

8) Законодательно не установлен порядок призыва (использования) транспортных, специальных судов и судов рыбопромышленного флота различных форм собственности, а также использования портовых мощностей в условиях проведения Вооруженными Силами Российской Федерации, другими войсками, воинскими формированиями и органами ограниченных по масштабу специальных операций в условиях мирного времени (контртеррористических и миротворческих операций, операций по принуждению к миру и других).

9) Существующие нормативные правовые акты не определяют конкретный порядок возмещения государством убытков, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением транспортных средств и другого имущества находящегося в их собственности Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам при решении ими специальных задач в условиях мирного времени. Не определен порядок возмещения убытков понесенных в ходе тренировок и

учений по мобилизационной подготовке.

В Федеральном законе № 31-ФЗ имеется только ссылка о возмещении убытков, в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации, понесенных организациями и гражданами в связи с предоставлением в целях обеспечения обороны страны и безопасности государства транспортных средств и другого имущества, находящихся в их собственности. Применяемого в настоящее время экономического стимулирования в виде ограниченных налоговых льгот (на часть имущества, земельного налога, налога на прибыль) явно недостаточно, так как они не покрывают понесенных убытков.

10) В существующей нормативной правовой базе не предусмотрены меры стимулирования государственного частного партнерства при выполнении мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Указанные недостатки свидетельствуют о том, что существующая нормативная правовая база не в полной мере обеспечивает создание и эффективное функционирование единой системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Анализ соответствующей российской и зарубежной правоприменительной практики в области мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Действовавшая в Советском Союзе нормативная правовая база и действовавшая система пятилетнего плана развития народного хозяйства, позволила в области мобилизации и мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности создать солидный мобилизационный действующий резерв Военно-морского флота. Он был укомплектован высококвалифицированными кадрами моряков и являлся важнейшим компонентом морской мощи государства.

Необходимо отметить, что и в современных условиях гражданские морские суда являются важнейшим мобилизационным ресурсом ВМФ. В особый период они могут быть включены в боевой состав и использоваться для обороны районов базирования, защиты морских коммуникаций, высадки морских десантов, тылового и технического обеспечения и др. Однако только этим военный аспект рассматриваемой проблемы далеко не исчерпывается. Перевод отечественного флота под «удобные» флаги (флаги иностранных государств) существенно осложняет решение стоящей перед ВМФ задачи обеспечения безопасности российского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов, а также в случае возникновения угрозы агрессии или агрессии против Российской Федерации. ВМФ просто не может защищать суда под иностранными флагами, формально они не являются российскими. Снижаются, а иногда и утрачиваются возможности воен-

но-морской и мобилизационной подготовки экипажей и самих судов.

Кроме того, российскими компаниями, регистрирующими суда под «удобным» флагом, утрачивается прямое управление и контроль над ними, что влияет на быстрое доведение сигналов управления и оповещения о возникающих опасностях, а также возможность контроля их исполнения.

Таким образом, массовый уход российского флота под иностранный флаг является серьезнейшей проблемой, не решив которую, Россия может уже в ближайшее время оказаться лицом к лицу с дефицитом российского тоннажа для воинских перевозок, сокращением судовой ресурсной базы ВМФ и резким снижением безопасности российского морского судоходства.

Мировая практика имеет несколько вариантов решения данной проблемы. В настоящее время в США накоплен большой опыт по повышению провозной способности морского транспортного флота, привлекаемого к осуществлению воинских перевозок. Основным упор при этом делается на более полное использование морских транспортных ресурсов гражданского сектора и на совершенствование механизма их отмобилизования и централизованного использования

В США и странах НАТО рассматривают флот гражданских владельцев в качестве одного из компонентов военно-морских сил в военное время. Зарубежная практика использования мобилизационно подготовленных судов показывает их достаточно высокую эффективность.

В НАТО создана специальная организация Гражданская дирекция судоходства, которая разрабатывает планы подготовки и мобилизации судов в военное время.

Важнейшую роль в иностранных флотах играет стимулирование строительства судов, приспособленных для использования в военное время. Субсидируется деятельность судостроительных компаний, осуществляется льготное кредитование, предоставление государственных гарантий при кредитовании частными финансовыми организациями, выдаются большие льготные займы и т.д. Субсидии составляют от 20 до 55% от строительной стоимости судна в разных странах.

Описание предлагаемых изменений в законопроект.

Данный законопроект, а также разработанные на его основе другие нормативные правовые акты Российской Федерации должны обеспечить создание единой и целостной системы мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности.

Для реализации этого подхода планируется Федеральный закон № 31-ФЗ дополнить разделом о военно-транспортной обязанности в сфере морской деятельности, а также уточнить ряд положений закона определяющих правовое регулирование мобилизационной подготовки и мобилизации в

сфере морской деятельности. Предлагается внести в содержание статей Федерального закона №31-ФЗ (ст. 2 п.3, 6 п.1, 7 п.7, 9 п.1, 11 п.2, 13 п.3, 14 п.4) изменения в соответствии с действующей системой, структурой и полномочиями федеральных органов исполнительной власти. Кроме того, планируется ввести положения, стимулирующие государственно-частное партнерство в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации в сфере морской деятельности (ст. 13, 14 Закона), а также восстановить ряд положений статьи 15 Федерального закона №31-ФЗ (утратила силу на основании Федерального закона от 05 августа 2000 г. № 118-ФЗ), стимулирующих мобилизационную подготовку. Эти положения должны обеспечить заинтересованность коммерческих организаций в решении задач мобилизационной подготовки, выполнения задач мобилизации, в том числе частичной мобилизации, для решения мобилизационных морских транспортных задач в ходе ограниченных военных конфликтов.

Указанные изменения в Федеральном законе №31-ФЗ вызовут необходимость внесения уточнений в Положение о военнотранспортной обязанности, утверждаемое Президентом Российской Федерации. Это, в свою очередь, потребует разработки других нормативно-правовых документов, включая постановление Правительства Российской Федерации, которое уточнит порядок и правила исполнения мобилизационных обязанностей и выполнения задач мобилизационной подготовки в сфере морской деятельности. Требуется также дополнить и

определить порядок финансирования мероприятий мобилизационной подготовки и мобилизации, включая вопросы частичной мобилизации и стимулирования бизнеса при строительстве новых судов, мобилизационных портовых мощностей и объектов. Кроме того, целесообразно разработать Постановление Правительства о порядке экономического стимулирования мобилизационной подготовки и мобилизации объектов морского транспорта и государственно-частного партнерства в этой области. Потребуется внесение изменений в приказ Министра обороны Российской Федерации от 21 января 2014года №15«Об утверждении перечней водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота, предоставляемых войскам, воинским формированиям и органам, и Порядке учета в Вооруженных Силах Российской Федерации водного транспорта, специальных судов и судов рыбопромыслового флота». В дальнейшем потребуется привлечение Министерства транспорта и Министерства сельского хозяйства Российской Федерации к разработке наставлений по мобилизационной подготовке и мобилизации объектов морской деятельности.

6.Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего федерального закона

Принятие законопроекта повысит эффек-

тивность правового регулирования отношений в области управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, а также устранил существующие пробелы в законодательстве Российской Федерации.

Механизм управления мобилизационной подготовкой и мобилизацией в сфере морской деятельности, разработанный в законопроекте, предполагает использование комплекса инструментов, касающихся государственного планирования, установления требований к субъектам морской деятельности в области исполнения мобилизационных заданий и мобилизационной подготовки, включая вопросы строительства новых судов, выполнения мероприятий и обязательных требований по обеспечению мобилизационной готовности. Он также предполагает учет транспортных средств, установление норм и лимитов предоставляемых транспортных средств, в сфере морской деятельности, требований к подготовке и обеспечению работы этих транспортных средств, предоставляемых Вооруженным Силам Российской Федерации, другим войскам, воинским формированиям и органам.

Законопроект не предусматривает закрытого перечня мер обеспечения и развития мобилизационной подготовки и мобилизации в сфере морской деятельности, а устанавливает дополнительные меры и учитывает особенности применения уже существующих мер, обусловленных спецификой государственного управления морской деятельностью Российской Федерации.

Печатается с сокращениями

Концепция федерального закона Российской Федерации «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации»

1 Основная идея законопроекта

Основной идеей проекта федерального закона Российской Федерации (далее – ФЗ РФ) «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации» является приведение нормативной правовой базы и документов стратегического планирования системы на-

вигационно-гидрографического обеспечения (далее – НГО) морской деятельности (далее – МД) Российской Федерации, как системы двойного назначения в соответствии с прогнозируемыми условиями и целями реализации морской деятельности России, обеспечения её безопасности в соответствии с положениями руководящих документов в данной сфере деятельно-

сти период до 2030 года, развитие нормативного правового регулирования в области НГО морской деятельности Российской Федерации, связанное с необходимостью развития системы оборудования морских и океанских районов перспективными технологическими средствами морской отрасли: е-Навигации, технологиями освоения ресурсов океана, средствами обеспечения

применения и использования морской техники с высокой степенью автоматизации управления (безэкипажных судов, подводной робототехники). Требуется также устранить пробелы и противоречия, возникшие в законодательстве Российской Федерации в области обеспечения безопасности мореплавания российских и зарубежных судов, учитывающих ужесточающиеся международные требования к морской технике в сфере безопасности, систем управления и т.д., гармонизировать законодательство Российской Федерации с международным законодательством в этой сфере.

Актуальность и своевременность задачи совершенствования законодательства в области НГО МД РФ обусловлены, кроме того, динамичным развитием морской деятельности Российской Федерации в Мировом океане и ярко обозначившимся в последние годы разрывом между потребностями в НГО МД РФ и её законодательном обеспечении, снижением эффективности правового регулирования в этой сфере с учётом новых экономических условий.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности не является частной проблемой соответствующих министерств и ведомств. Поддержание на должном уровне системы НГО МД РФ следует из международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности судоходства в морских пространствах, находящихся под национальной юрисдикцией.

2 Цели законопроекта

Целями (правового регулирования) законопроекта являются:

- совершенствование государственного управления в области навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации, направленное на приведение его в соответствие с требованиями международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания и охране человеческой жизни на море во внутренних морских водах, территориальном море, прилежащей и экономической зонах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;
- создание выгодных правовых условий в области НГО МД для российских субъектов морской деятельности, обеспечивающих их интересы и конкурентоспособность на мировом рынке.

Для реализации указанных целей необходимо:

- нормами права обеспечить реализацию основных государственных функций в области НГО МД РФ;
- обеспечить целостность и качество НГО МД РФ, как ресурса социально-экономического развития государства, обеспечения его суверенитета и территориальной целостности;

- обеспечить более чёткое разграничение функций федеральных органов исполнительной власти (далее – ФОИВ) в сфере НГО МД РФ;
- создать условия для эффективного использования государственной собственности в сфере НГО МД РФ;
- создать условия для развития рыночных отношений в области НГО МД РФ.

В предлагаемом законопроекте будут уточнены и систематизированы правовые нормы, определяющие права и обязанности субъектов НГО МД РФ.

Предлагаемые правовые новации будут способствовать:

- определению федерального органа исполнительной власти РФ, ответственно-го за руководство системой НГО МД РФ;
- совершенствованию государственного контроля (надзора) в области НГО МД РФ, механизмов координации действий и взаимодействия субъектов НГО в целях обеспечения безопасности и эффективности морской деятельности.

Законодательное оформление получат такие важные аспекты, как правовой статус субъектов НГО МД РФ, правовые гарантии обеспечения доступности и качества НГО различных видов морской деятельности.

3 Предмет правового регулирования

Предметом правового регулирования настоящего законопроекта являются правоотношения, возникающие в процессе организации и осуществления НГО МД РФ, а также общественные отношения субъектов морской деятельности государства, возникающие в связи с осуществлением государственных услуг по удовлетворению геoinформационных потребностей в области НГО МД РФ и их использованию, включая вопросы:

- изучения Мирового океана, накопления, хранения и распределения знаний о Мировом океане;
- картографирования водных объектов Мирового океана, создания и оперативной актуализации морских навигационных карт, руководств и пособий для плавания в соответствии с требованиями к их картографической основе, к используемым системам координат, высот и к составу навигационной информации в целях обеспечения всех видов морской деятельности Российской Федерации;
- создания и обеспечения функционирования средств навигационного оборудования во всех категориях морских пространств и прилегающих береговых зон, поддержания установленных режимов их работы;
- информирования потребителей о навигационно-гидрографических условиях плавания и характеристиках морской среды;
- координатно-временного и навигацион-

ного обеспечения потребителей;

- развития научно-технического потенциала в области НГО МД РФ;
- аккредитации и лицензирования деятельности по оказанию государственных услуг в области НГО МД РФ;
- государственного контроля (надзора) в области НГО МД РФ;
- международного сотрудничества в сфере НГО МД РФ.

4 Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта, их новые права и обязанности, в том числе с учётом ранее имевшихся

Действие законопроекта предлагается распространить на федеральные органы исполнительной власти, граждан и юридических лиц.

Законопроект уточнит права и обязанности Минобороны России в области НГО общего мореплавания, разграничит полномочия военных и гражданских властей в акваториях портов и военно-морских баз при различных вариантах их использования и базирования.

Законопроект уточнит полномочия Минтранса России по установлению Правил плавания в акватории Северного морского пути, а также общих правил плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним, в частности при совместном использовании их военными и гражданскими кораблями и судами.

Законопроект уточнит обязанности и полномочия Росморречфлота по организации проведения работ по навигационно-гидрографическому обеспечению в сфере ответственности.

В случае принятия соответствующего решения законопроект уточнит права и обязанности государственной корпорации «Росатом» в сфере НГО Северного морского пути.

Изменения, предлагаемые законопроектом, касаются разграничения полномочий между федеральными органами исполнительной власти, а также полномочий и обязанностей других субъектов НГО МД РФ, на которых будет распространяться действие норм законопроекта.

В законопроекте определяется федеральный орган государственной власти, отвечающий за выработку государственной политики, нормативное правовое регулирование и государственное управление в области НГО МД РФ, конкретизируются полномочия других федеральных органов исполнительной власти, имеющих функции в области НГО МД РФ.

Права и обязанности физических и юридических лиц устанавливаются законодательством Российской Федерации и разрабатываемым законопроектом.

Законопроект предполагает регламентировать отношения на всех уровнях НГО

МД РФ, в том числе посредством сохранения оправдавших себя на практике норм правового регулирования в области НГО МД РФ, а также включения новых норм, вытекающих из современных потребностей субъектов морской деятельности вне зависимости от их организационно-правовых форм.

5 Место будущего закона в системе действующего законодательства

Законопроект представляет собой нормативный правовой акт, регламентирующий отношения в сфере НГО МД РФ и выполняющий роль системообразующего акта в системе законодательства в области НГО МД РФ. Он направлен на реализацию положений Конституции Российской Федерации (ст.71, 72, 76).

В связи с принятием законопроекта будут определены федеральные законы Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации в сфере НГО морской деятельности, подлежащие признанию утратившими силу.

Помимо этого, в целях обеспечения связи и сбалансированности системы законодательства в области НГО МД РФ в связи с разрабатываемым проектом федерального закона подлежат изменению (дополнению) отдельные законодательные акты Российской Федерации, а также нормативные правовые акты органов государственной власти Российской Федерации, содержащие нормы, регулирующие отношения в сфере НГО МД РФ.

6 Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования соответствующих общественных отношений

а) анализ действующих в сфере НГО МД РФ нормативных правовых актов Российской Федерации, Договора о Евразийском экономическом союзе и иных международных договоров Российской Федерации

В настоящее время общественные отношения в сфере навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности Российской Федерации регулируются нормами Конституции Российской Федерации, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Федерального закона Российской Федерации от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Федерального закона Российской Федерации от 30 декабря 2015 года № 431-ФЗ «О геодезии, картографии и пространственных данных и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», Указа Президента Россий-

ской Федерации от 16 августа 2004 года № 1082 «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации», которым определены полномочия Министерства обороны в области НГО, Указа Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 года № 177 «Об утверждении положения о военном округе Вооружённых Сил Российской Федерации», в котором определена ответственность военного округа за НГО сил (войск), постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации», постановления Правительства Российской Федерации от 28 октября 2016 года № 1099 «О лицензировании геодезической и картографической деятельности», а также рядом других нормативных правовых актов.

Кроме того, обязанности государства в сфере навигационно-гидрографического обеспечения определяет Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74).

Анализ Договора о Евразийском экономическом союзе и иных международных договоров Российской Федерации представлен в пункте 6 настоящей концепции.

б) пробелы и противоречия в действующем законодательстве в сфере НГО МД РФ. Наличие устаревших норм права, фактически утративших силу, а также неэффективных положений, не имеющих должного механизма реализации

В целом существующее состояние нормативной правовой базы НГО МД РФ, характеризующееся значительным количеством регламентирующих её разноплановых документов, отражает недостаточный уровень развития законодательства в области НГО МД РФ. Правовая база НГО МД РФ характеризуется наличием пробелов и противоречий отдельных правовых норм, что особенно важно, с учётом места морской деятельности в экономике России.

в) рациональные и наиболее эффективные способы устранения имеющихся недостатков правового регулирования в сфере НГО МД РФ

Выявленные недостатки, пробелы и противоречия в действующем законодательстве Российской Федерации в области НГО МД в законопроекте планируется устранить путём определения и закрепления в законопроекте системы государственного управления навигационно-гидрографическим обеспечением морской деятельности Российской Федерации.

Законопроект определит ФОИВ, ответственный за НГО в сфере морской деятельности, определит сферу действия Федерального закона «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации», закрепит основные понятия и определения. Принятие закона является способом уstra-

нения недостатков в сфере правовых отношений субъектов НГО, уточнить права собственности на средства и объекты НГО.

Законопроект предполагает в определенной степени решить вопросы финансового обеспечения деятельности по НГО МД РФ. Важной функцией законопроекта будет статья, определяющая полномочия в сфере НГО МД РФ, а также определение условий участия физических и юридических лиц в НГО МД РФ.

Обеспечение регламентирующих правоотношений в отдельных подсистемах НГО МД РФ в рамках одного законодательного акта снимает задачу разработки и принятия отраслевых федеральных законодательных нормативных правовых актов по каждому уровню НГО МД РФ.

г) анализ соответствующей российской и зарубежной правоприменительной практики в сфере НГО МД

Анализ зарубежной правоприменительной практики достаточно убедительно показывает, что для России наиболее целесообразной является централизованная система управления НГО МД, схожая по своей структуре с вариантом гидрографического управления Великобритании и гидрографического агентства Германии. Поэтому для России представляется целесообразным государственное управление НГО морской деятельности, опирающееся на законодательное правовое регулирование и, в этой связи, должен быть определен ведущий ФОИВ, отвечающий за состояние и развитие НГО морской деятельности.

В обобщённом виде результаты анализа пробелов и противоречий в действующем законодательстве в сфере НГО МД РФ, наличия устаревших норм права, фактически утративших силу, а также неэффективных положений, не имеющих должного механизма реализации.

7 Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего федерального закона

Реализация законопроекта «О навигационно-гидрографическом обеспечении морской деятельности Российской Федерации» будет способствовать упорядочению взаимодействия субъектов НГО МД РФ, сбалансированию их прав и обязанностей, созданию условий для конкурентной продукции, повышению уровня ответственности за качество НГО МД РФ.

Будущий федеральный закон позволит сформировать эффективный механизм правового регулирования отношений в сфере НГО МД РФ, направленных на реализацию обязательств государства по обеспечению безопасности мореплавания, ведения морской хозяйственной деятельности.

Печатается с сокращениями

Концепция проекта федерального закона Российской Федерации «О поиске и спасании на море»

Основной идеей правового регулирования в области поиска и спасания на море является законодательное обеспечение функционирования в Российской Федерации системы поиска и спасания на море, регулирование отношений по координации деятельности органов государственной власти, органов местного самоуправления Российской Федерации, государственных корпораций, организации различных форм собственности в области поиска и спасания на море с учетом выполнения принятых Российской Федерацией обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации, заключенной в г. Чикаго 07 декабря 1944 г.; Международной конвенции по поиску и спасанию на море (САР-79), заключенной в г. Гамбург 27 апреля 1979 г.; Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), заключенной в г. Лондон 1 ноября 1974 года; Международной конвенции о спасании, заключенной в г. Лондон 28 апреля 1989 г.; Соглашению о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, заключенном в г. Нуука 12 мая 2011 г., а также на основании положений Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 17 июня 2015 г.

Законопроект должен определить: организацию и порядок функционирования системы поиска и спасания на море; органы управления (координационные, постоянно действующие, повседневные) поисково-спасательными силами и средствами на федеральном, межрегиональном, региональном и муниципальном уровнях; требования к системе поиска и спасания на море;

состав системы поиска и спасания на море (структурные подразделения, поисково-спасательные силы и средства органов государственной власти Российской Федерации);

ответственность взаимодействующих структур за обеспечение функционирования системы поиска и спасания на море;

механизм правового регулирования осуществления поиска и спасания на море с определением прав и обязанностей субъектов, а также организацию взаимодействия между ними;

организацию привлечения сил и средств органов государственной власти и органов

местного самоуправления для спасания людей и имущества на море;

механизм развития системы поиска и спасания на море, сил и средств поиска и спасания, системы подготовки морских аварийно-спасательных служб и формирований;

механизм сертификации поисково-спасательной техники и лицензирования различных видов поисково-спасательной деятельности.

1. Цели и предмет правового регулирования.

Целью разработки законопроекта является обеспечение комплексной модернизации законодательства Российской Федерации в области поиска и спасания на море, направленной на приведение его в соответствие с требованиями международных обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности морской деятельности. Принятие законопроекта позволит создать централизованное управление поиском и спасанием в соответствующих районах (зонах) Мирового океана, в которых Российская Федерация осуществляет морскую деятельность. Предлагаемые правовые новации будут способствовать минимизации материального и экологического ущерба при возникновении аварий и катастроф природного и техногенного характера на море, созданию унифицированных сил и средств федеральных органов исполнительной власти, способных эффективно и в полном объеме выполнять возложенные на них задачи поиска и спасания на море.

Повышение эффективности государственной политики Российской Федерации в области поиска и спасания на море будет достигаться совершенствованием организации поиска и спасания на море и взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления Российской Федерации, государственных корпораций и организаций различных форм собственности, имеющих в своем ведении силы и средства спасания.

Предметом правового регулирования являются отношения, возникающие между органами государственной власти и местного самоуправления Российской Федерации, государственными корпорациями и организациями различных форм собственности в процессе формирования и реализации

государственной политики в области поиска и спасания на море и обеспечения государственной поддержки функционирования системы поиска и спасания на море Российской Федерации.

2. Круг лиц, на которых распространяется действие законопроекта «О поиске и спасании на море», их права и обязанности.

Действие законопроекта будет распространяться на органы государственной власти, органы местного самоуправления Российской Федерации, государственные корпорации, организации различных форм собственности Российской Федерации, привлекаемые к поиску и спасанию на море.

Предполагаемая структура системы поиска и спасания на море может включать в себя следующие субъекты:

1. Органы государственной власти Российской Федерации, имеющие органы управления, аварийно-спасательные службы, силы и средства, привлекаемые к поиску и спасанию на море.

2. Органы государственной власти Российской Федерации и государственные корпорации, имеющие органы управления, силы и средства, которые могут быть привлечены к поиску и спасанию на море.

К поиску и спасанию на море также могут быть привлечены организации различных форм собственности при наличии у них необходимых сил и средств, с учетом их состояния и местонахождения относительно района проведения поисково-спасательных работ, а также других конкретных условий обстановки.

Законопроектом предполагается регламентировать правоотношения на всех уровнях организации поиска и спасания на море, в том числе посредством сохранения оправдавших себя на практике норм правового регулирования в сфере поиска и спасания на море, а также включения новых норм, вытекающих из современного состояния и развития системы поиска и спасания на море.

В результате принятия законопроекта будут созданы законодательные механизмы, направленные на повышение безопасности морской деятельности Российской Федерации и обеспечивающие эффективное функционирование и динамичное развитие

федеральной системы поиска и спасания на море, а также способствующие развитию различных способов поиска и спасания на море, научно-исследовательской и образовательной деятельности в указанной сфере, созданию и испытанию новых образцов поисково-спасательной техники.

3. Место будущего закона «О поиске и спасании на море» в системе действующего законодательства.

Проект федерального закона «О поиске и спасании на море» разрабатывается впервые и будет представлять собой нормативный правовой акт, регламентирующий отношения в области поиска и спасания на море, а также выполнять роль системообразующего акта в системе законодательства в сфере поиска и спасания на море. Он направлен на реализацию положений Конституции Российской Федерации и принятых международных обязательств по вопросам поиска и спасания на море.

4. Общая характеристика и оценка состояния правового регулирования соответствующих общественных отношений.

Вопросы организации поисково-спасательного обеспечения морской деятельности Российской Федерации в настоящее время регламентируются международными конвенциями и соглашениями, отдельными нормами федерального законодательства, нормативными правовыми документами федеральных органов исполнительной власти.

5. Пробелы и противоречия в действующем законодательстве.

Анализ существующих нормативных правовых актов Российской Федерации в области поиска и спасания на море показывает, что они не в полной мере отвечают требованиям международных правовых документов, регламентирующих вопросы спасания на море; не обеспечивают требуемый уровень безопасности морской деятельности Российской Федерации; в них отсутствует должный механизм реализации эффективных способов поиска и спасания на море; не определен единый федеральный орган исполнительной власти, отвечающий за поиск и спасание на море в Российской Федерации и организацию взаимодействия всех участвующих в этом процессе органов государственной власти, организаций различных форм собственности, ведомственных аварийно-спасательных служб, их сил и средств; не определены органы государственной власти (организации) отвечающие

за поиск и спасание на море на региональном уровне, в соответствующих районах (зонах) Мирового океана (во внутренних водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и за ее пределами (в открытом море).

Кроме того, имеются существенные противоречия и несогласованность нормативных документов федерального и ведомственного уровней. При этом Правительство Российской Федерации не имеет достаточных полномочий по изданию нормативных правовых актов, регулирующих поиск и спасание на море, что требует внесения соответствующих изменений в законодательство Российской Федерации.

Наличие противоречий в действующих нормативных документах федерального уровня и несогласованность ведомственных наставлений и руководств не позволяют обеспечить должный уровень координации и взаимодействия аварийно-спасательных служб и формирований органов государственной власти, государственных корпораций и организаций различных форм собственности в повседневных условиях и при возникновении на море аварий и аварийных ситуаций.

Организация поиска и спасания на море в Российской Федерации, основанная на существующей нормативной правовой базе, приводит к «размыванию» ответственности за координацию и организацию поисково-спасательных операций (работ) на море, и, как следствие, к значительным проблемам в привлечении сил и средств различных органов государственной власти, государственных корпораций и организаций различных форм собственности к участию в поисково-спасательных операциях.

Кроме того, в настоящее время в нормативной правовой базе Российской Федерации, определяющей функции федеральных органов исполнительной власти по выполнению задач поиска и спасания на море, существуют противоречия, касающиеся сферы деятельности Минтранса России (Росморречфлот), вытекающей из международных обязательств Российской Федерации и сферы деятельности МЧС России, определенной федеральным законодательством. Так, выработка и реализация государственной политики в вопросах поиска и спасания на море в соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ) и постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 возложена на Минтранс России. И в то же время Положением о Министерстве Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденным указом Президента Российской Федерации от 11 июля 2004 г. № 868 (далее – Положение об МЧС России), определено, что

основными задачами МЧС России являются выработка и реализация государственной политики в области безопасности людей на водных объектах, а также международное сотрудничество в этой области.

Также в соответствии с Положением о Федеральном агентстве морского и речного транспорта, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 371, Росморречфлот организует координацию деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море, в поисково-спасательных районах Российской Федерации, хотя МЧС России в соответствии с Положением об МЧС России, как отмечено выше, «осуществляет управление, координацию, контроль и реагирование в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения безопасности людей на водных объектах». Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 августа 1995 г. № 834 на МЧС России возложена «координация деятельности федеральных органов исполнительной власти при проведении работ по поиску и спасанию людей на море и водных бассейнах в соответствии с Международной конвенцией САР-79, международными договорами Российской Федерации и Положением о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России».

Как следствие, ответственность и координация деятельности аварийно-спасательных служб при поиске и спасании на море одновременно возложены на Минтранс России и региональные центры МЧС России.

В то же время в соответствии с изменениями, внесенными в ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, в соответствии со статьей 2 Федерального закона от 27 декабря 2018 г. № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», ГК «Росатом» осуществляет организацию плавания судов в акватории Северного морского пути, что включает в себя содействие в проведении поисковых и спасательных операций.

Все отмеченные обстоятельства с полным основанием позволяют заключить, что в настоящее время в Российской Федерации отсутствует эффективная система поиска и спасания на море.

6. Общая характеристика состояния правового регулирования в области поиска и спасания на море.

Анализ российской правоприменительной практики показывает, что в судах Российской Федерации в основном рас-

сматривались споры, касающиеся вопросов вознаграждения за спасательные операции и понесенных, в связи с их проведением, расходов.

7. Социально-экономические, политические, юридические и иные последствия реализации будущего закона «О поиске и спасании на море».

Принятие закона «О поиске и спасании на море» повысит эффективность поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, имущества, общую безопасность субъектов морской деятельности Российской Федера-

ции, тем самым обеспечит и повысит привлекательность данного вида деятельности и приток кадров в эту область. Кроме того, законопроект позволит расширить научную и производственную базу в области безопасности морской деятельности Российской Федерации и создать благоприятные условия для создания отечественных образцов спасательной техники.

Кроме того, принятие указанного закона усилит позиции Российской Федерации на международной арене как морской державы, способной гарантировано выполнить все международные обязательства в области поиска и спасания на море.

Законопроект позволит устранить существующие недостатки и противоречия в

законодательстве Российской Федерации, повысит эффективность правового регулирования отношений, включая выработку эффективной государственной политики в области поиска и спасания на море и обеспечение государственной поддержки системы поиска и спасания; позволит сформировать эффективный механизм правового регулирования отношений в сфере поиска и спасания на море, направленных на реализацию обязательств Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания; будет способствовать упорядочиванию нормативно-правовой базы Российской Федерации в области поиска и спасания на море.





«Свою нефть и свой газ вывозить своими судами»

Мы находимся на стройке нашего самого современного завода «Звезда» в Большом камне, где поговорим с куратором этой стройки профильным вице-премьером федерального правительства Юрием Борисовым

Здравствуйте, Сергей Борисович, я первый раз здесь, на «Звезде», расскажите об этой стройке и заводе?

- Это одна из самых масштабных, наверное, строек на Дальнем Востоке, предназна-

ченная для крупнотоннажного судостроения. Здесь нам придется осваивать в тяжелых условиях Арктики нефть, газ, а для этого нужны суда особого класса, которые смогут все это перевозить. В России такого производствен-

ного актива до сих пор не было.

Здесь, за углом, находится Южная Корея, которая и делает, в основном, такие суда, почему мы сами захотели делать их?

- Вы знаете нашим Верховным Главноко-



мандующим поставлена цель использовать разработку наших месторождений, как катализатор для еще и строительства, развития судостроения, чтобы свою нефть и свой газ вывозить своими судами, вот это основная ключевая задача, которую поставил Президент. Поэтому и строим этот уникальный завод.

Первую очередь завода введем в девятнадцатом году, а на полную мощь в двадцать третьем году.

Завод этот уникален, вы знаете что мощности судостроительных заводов обычно измеряют в тоннах переработки металла. Так вот уже в девятнадцатом году завод позволит перерабатывать 90 тысяч тонн металла, а дальше больше и к двадцать третьему году уже 330 тысяч тонн металла

Это сколько, если с чем-то сравнить?

- Я вам так скажу, что все существующие мощности предприятий ОСК меньше этой суммы.

Включая Питер?

- Включая и Питер и Севмашзавод и другие наши заводы. Вот это один завод будет перерабатывать металла больше.

В частности, здесь будут строиться три ледокола «Лидер» мощностью 120 мегаватт. Вон там, как видите, тяжелый достоеч-



лей. Мы такой технологии никогда раньше не использовали.

Потом второй этап - это уникальный сухой док. Просто вдумайтесь в несколько цифр, размер этого дока 485 метров в длину, 414 метров в ширину и 14 метров в глубину.

Работать будет так - там стоят три насоса,

цать дней поднимали, уникальный кран 1200 тонн. Но он строился в Китае. Уж если говорить о крановом хозяйстве, то Уралмашзавод поставляет краны меньшей грузоподъемности, 320 тонн и менее, но тем не менее мы всячески стараемся при строительстве завода использовать продукцию российских

Судостроительный комплекс «Звезда» в Большом Камне после ввода в эксплуатацию станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения, мощностью переработки до 330 тыс. тонн стали в год.

ный стапель, и там стоит уникальный кран-голиаф грузоподъемностью 1200 тонн. Туда металл поступает, осуществляется раскрой, резка металла и сборка плоских конструкций, затем эти конструкции укрупняются и этим замечательным краном переносится и осуществляется сборка, как в детском конструкторе лего, и на финальном этапе просто-напросто идет стыковка всех этих моду-

которые за восемь часов будут накачивать док водой и выкачивать воду в этом доке.

В этом доке могут одновременно строиться три газовоза или два ледокола «Лидер». В двадцатом году произойдет сдача дока.

Вы говорили про кран-голиаф, издали он кажется маленьким, а на самом деле, он, наверное, с 15-этажным домом?

- Да это так. Вдумайтесь, этот кран двад-

производителей. Мы только начинаем такое масштабное строительство, и до этого у нас не только не строили такие корабли, но даже проектов таких не было, поэтому работу мы строим с нашими зарубежными партнерами, в частности, с корейской фирмой Самсунг, которая помогает нам на начальном этапе и занимается обучением нашего персонала. Но дальше мы будем уже делать все сами, например, корпуса кораблей. Также сами будем делать двигатели, вот сейчас заканчивается ввод завода винторулевых колонок - это основной механизм двигателя.

- Расскажите об этом?

Этот завод будет производить винторулевую колонку с очень хорошей локализацией до 70 процентов. Мощности колонок будут от 7,5, до 20 мегаватт. Основные компоненты для них будут делаться в России, в Челябинске. Одна из задач, которая ставится перед заводом, постепенное увеличение локализации и потом полная локализация производства.

То есть это такой, как я понимаю, сборочный цех всей России?

- Да, это сборочный цех всей России, абсолютно точно.

По материалам «Россия 24»





ГЛАВНОЕ АДМИРАЛТЕЙСТВО

Главное Адмиралтейство является одной из архитектурных доминант города и имеет особую значимость в системе городской застройки: это точка, где сходятся три улицы Адмиралтейского острова — Невский проспект, Гороховая улица и Вознесенский проспект, которые были задуманы как основные улицы центральной части Санкт-Петербурга.

Комплекс Адмиралтейства представляет собой П-образное сооружение с главным фасадом, вытянутым вдоль Александровского сада, длиной 408 м, и двумя боковыми корпусами, выходящими на Неву. Золоченый шпиль Адмиралтейства, увенчанный позолоченным корабльком — одним из символов Санкт-Петербурга, составляет в длину 72,5 м. Авторами комплекса зданий, сохранившегося до наших дней, являются архитекторы Иван Коробов и главный архитектор Морского ведомства Андрей Дмитриевич Захаров.

Первый план Адмиралтейской верфи выполнен лично Петром I, оригинальный чертёж хранится в Российском государственном архиве Военно-Морского Флота. Затянувшаяся война со шведами потребовала вместо просто верфи строить крепость, внутри которой и была учреждена верфь. **5 ноября**

1704 г. состоялась закладка Судостроительной петербургской верфи, о чем Петр I сделал в своем дневнике следующую запись: «...заложили Адмиралтейство и были в остерии (трактире) и веселились; длина 200 сажен, ширина 100 сажен». Комплекс представлял собой группу одноэтажных мазанковых построек, окруженных рвом, земляным валом и бастионами.

К концу лета 1705 г. были возведены различные адмиралтейские сооружения, в готовых помещениях расположился Адмиралтейский приказ, реорганизованный в 1719 г. в Адмиралтейскую коллегию, ставшую в XIX в. Морским министерством. 1 октября 1705 г. над башней с въездными воротами установили шпиль.

29 апреля 1706 г. со стапелей Адмиралтейства была спущена первая бригантина — 18-пушечный корабль, построенный под руководством и при личном участии самого Петра. В ознаменование Полтавской победы 6 декабря 1709 г. Петр I собственноручно заложил на Адмиралтейском дворе первый крупный, 54-пушечный корабль «Полтава», спущенный на воду летом 1712 г. При Петре I в Адмиралтействе было построено более 40 кораблей. Всего же за петровское время со

стапелей Адмиралтейства сошло 262 судна, в том числе 23 линейных корабля. К XIX в. Адмиралтейство утратило свое значение как судостроительная верфь, все работы были переведены в Новое Адмиралтейство (в наст. вр. — завод «Адмиралтейские верфи»). В Адмиралтействе же сосредоточились учреждения и организации Военно-Морских сил России.

В 1716 г. Пётр I отдал распоряжение о постройке нового, более высокого, шпиля. «Шпицного дела мастеру» Герману Ван Болесу было поручено укрепить и увеличить шпиль: были установлены часы, шпиль обили железом, башню украсили деревянными колоннами с резными капителями и четырьмя фигурами орлов.

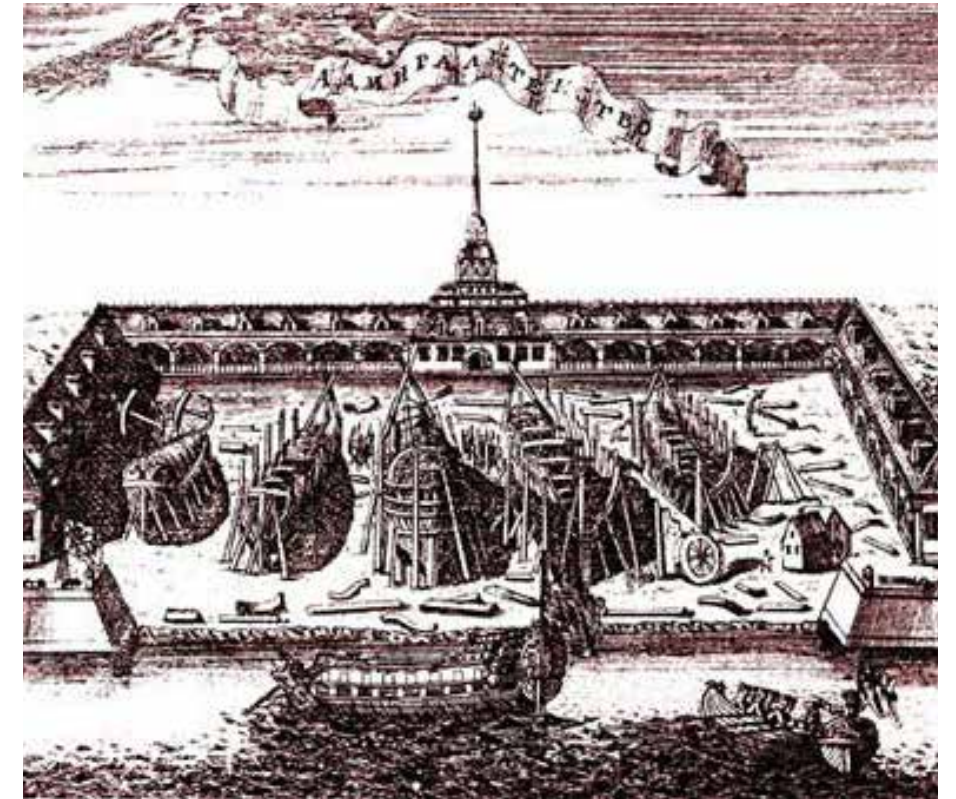
В 1732 г. последовал указ императрицы Анны Иоанновны, по которому «Адмиралтейскую башню, на которой шпиц... за ветхостью ныне немедленно разобрать и для прочности сделать вновь всю каменную и шпиль поставить». Подготовку проекта перестройки Адмиралтейства поручили главному архитектору адмиралтейских строений Ивану Кузьмичу Коробову. **В 1734–1738 гг.** по его проекту была построена каменная башня со шпилем высотой 72 м. В центре башни Ко-



Главный фасад Адмиралтейства

робов устроил арочный проезд. Благодаря удачно найденным пропорциям всех деталей, устремлённому ввысь золочённому шпилю, увенчанному яблоком, короной и трёхмачтовым корабльком-флюгером, башня стала настоящим произведением искусства и одним из символов Петербурга.

С перестройкой Адмиралтейства Коробовым завершился второй этап в истории его создания, в течение XVIII в. ни здание Адмиралтейства, ни его башня перестройкам не



Адмиралтейство 1706 год

подвергались, за исключением внутренних перепланировок. Так, в правление императрицы Елизаветы Петровны помещения в башне (под шпилем), где размещался зал заседаний Адмиралтейств-коллегии, были отданы церкви во имя Воскресения Христова по проекту Саввы Ивановича Чевакинского. Внутренняя роспись и иконостас были выполнены архитектором М. А. Башмаковым. Тогда же на башне появился колокол.

Окончательно Адмиралтейство было

перестроено архитектором Андреем Дмитриевичем Захаровым в 1806–1823 гг. по указу императора Александра I. Захаров сохранил П-образную форму Адмиралтейства и его общую конфигурацию, при перестройке башни архитектор сохранил строение в целом, окружив его новым фасадом, оставив также нетронутым позолоченный корабль-флюгер. Корабль весом в 65 кг был покрыт 2 кг чистого золота. В 1886 г. корабль был заменён на почти плоский трёхмачтовый парусник из позолоченной листовой меди; в настоящее время старый корабль хранится в Центральном Военно-Морском музее. На башне Адмиралтейства были установлены новые часы, четыре медных циферблата для которых были изготовлены на Ижорских заводах. В 1869 г. их заменили на новые часы-куранты марки «Винтер», которые в восстановленном виде сохранились до наших дней.

Главный фасад Адмиралтейства композиционно можно разделить на три части, каждая из которых имеет свой центр. Центрами восточного и западного корпусов являются 12-колонные дорические портики, переходящие во флигели и завершающиеся на берегу Невы квадратными сооружениями с арками. Арки увенчаны круглыми барабанами с дельфинами наверху скульптора П. П. Соколова, которые своими хвостами поддерживают флажки (штандалты). Центральная часть главного фасада — башня Адмиралтейства. Она представляет собой квадратное сооружение, переходящее в другой, меньший по объёму, квадрат, окружённый колоннадой, и венчается шпилем. Нижний квадрат оформ-



Арка главного входа в Адмиралтейство



Фасад Главного Адмиралтейства

лен в виде триумфальной арки с карнизом дорического ордена. Он украшен лепным горельефом, панно с арматурой и двумя фигурами Славы, держащими над русским гербом победные перекрещивающиеся знамёна. Верхний квадрат имеет ионическую колоннаду, которая украшена 28 скульптурными аллегориями: огонь, вода, земля, воздух, четыре времени года, четыре стороны света, богини Изиды (покровительница кораблестроения, держит в левой руке сосуд, в правой – нечто, напоминающее зеркало) и Урания (муза астрономии, держит сферу в левой руке). Каждая из этих фигур повторена дважды. В создании скульптур принимали участие С. С. Пименов, В. И. Демут-Малиновский, А. А. Анисимов.

Перед башней на постаментах установле-

ны две скульптурные группы морских нимф, поддерживающих небесные и земные сферы, углы аттика башни украсили статуи Александра Македонского, Ахилла, Аякса и Пирра, выполненные скульптором Ф. Ф. Щедриным.

Над входной аркой расположен главный горельеф – «Заведение флота в России» скульптора И. И. Тербеневы: в центре бог морей Нептун, вручающий свой трезубец, символ морской власти, Петру Великому. Рядом с Петром – богиня Минерва, которая смотрит на берег Невы, где нимфы и тритоны заняты кораблестроительными работами и приветствуют спущенные на воду суда. На скале в центре – Россия в образе молодой женщины с рогом изобилия в левой руке, к которому прикасается Меркурий, и признаком силы – палицей Геркулеса – в правой. Бог Вулкан

Парусник на шпиге
Главного Адмиралтейства

опускает к ногам России оружие как символ победы над врагами. Летящая богиня победы Слава несет флаг России в сторону океана, по которому в окружении морских божеств плывут корабли.

В 1821 г. (по 1919 г.) в помещениях Западного корпуса, вместо задуманной парадной лестницы, аналогичной лестнице Восточного корпуса, была открыта церковь имени покровителя моряков Святого Спиридона Тримифунтского, проект которой разработали Иван Гомзин и Огюст Монферран. Это был храм русской морской славы – все корабли русского флота при закладке и спуске на воду освящались близ храма его настоятелем. Церковь возрождена в 2013 г. в восточной части Адмиралтейства, в корпусе, выходящем на Дворцовую набережную.



Музей Адмиралтейства



Кабинет Григоровича

До настоящего времени в Адмиралтействе сохранились многие интерьеры, созданные по проекту Захарова: отреставрированы приёмная и бывшие личные покои Морского министра, помещения, принадлежавшие Главной Морской библиотеке и Морскому музею, административно-хозяйственные помещения. До наших дней дошли не только интерьеры, но и мебель, некоторые элементы декора. Сохранены оригинальные деревянные люстры, лепные украшения Адмиралтейства, включающие различные растительные и животные орнаменты, военные трофеи и арматуру.

Встроенные библиотечные книжные шкафы из ясеня, созданные специально для библиотеки Адмиралтейского департамента (в настоящее время – Центральная военноморская библиотека) прусским мебельным мастером Генрихом Даниэлем Гамбсом по



Зал библиотеки, начало 20 века



Зал библиотеки наши дни

дающиеся морские офицеры, в том числе и Генерал-Адмирал Великий князь Константин Николаевич.

На территории Главного Адмиралтейства в разные годы располагались: Морское министерство, Главный Морской штаб, Гидрографическое Депо, Гидрографический Департамент, Морская библиотека (в наст. вр. – Центральная военноморская библиотека), Морской музей (в наст. вр. – Центральный военноморский музей), Архив Морского министерства (в наст. вр. – Российский государственный архив Военно-Морского Флота), Редакция журнала «Морской сборник», Морская типография, Высшее военноморское инженерное училище им. Ф. Э. Дзержинского.

В настоящее время в Главном Адмиралтействе находится Главное командование Военно-Морского Флота России, что соответствует замыслу создателя Российского флота и Адмиралтейства – Петра I.

проекту Захарова, увенчаны деревянными резными композициями с масками Нептуна, стрелами и другой военной арматурой. Библиотечный зал по объёму занимает два этажа. Первый этаж от второго отделяет проходная галерея, поддерживаемая колоннами коринфского ордера. Обходную галерею украшает широкий лепной фриз, связанный с морской тематикой. Стены Библиотеки Адмиралтейства хранят память о выдающихся морских офицерах, служивших здесь: так, в 1823–1827 гг. библиотекой Адмиралтейского Департамента руководил выдающийся русский мореплаватель, адмирал Иван Федорович Крузенштерн, а ещё раньше был её постоянным читателем и дарителем, в 1827–1837 гг. – директор Гидрографического Депо Главного Морского Штаба Федор Федорович Шуберт, много сделал для Морской библиотеки её директор в 1891–1907 гг. океанолог, гидролог, генерал-лейтенант флота Юлий Михайлович Шокальский и другие. Читателями библиотеки были многие вы-



Книжная галерея библиотеки Адмиралтейства



ИЗ АРКТИКИ С ЛЮБОВЬЮ

Десятки североморских семей были счастливы встретить своих родных

29 сентября в главной базе Северного флота состоялась торжественная встреча отряда боевых кораблей и судов обеспечения, выполнившего задачи в морях Северного Ледовитого океана. Восьмой поход в Арктику завершился успешно.



С раннего утра в Североморске стоял туман, сквозь который едва просматривались возвращающиеся корабли. Зарядил дождик, но и он не помешал жёнам и родственникам моряков к девяти утра собраться на причале, чтобы хоть на минуту приблизить радость долгожданной встречи. К одному из пирсов под торжественные марши в исполнении военного оркестра СФ плавно приближается большой противолодочный корабль «Вице-адмирал Кулаков». На его борту в готовности отдать швартовы стоят моряки боцманской команды. Их оранжевые спасательные жилеты ярко выделяются на фоне серости осеннего утра.

После завершения швартовки на борт БПК поднялся командующий Северным флотом Герой России вице-адмирал Александр Моисеев. Он принял доклад командира корабля капитана 1 ранга Александра Езеева об успешном выполнении поставленных задач.

Домой благополучно вернулся весь состав отряда - БПК «Вице-адмирал Кулаков», большие десантные корабли «Александр Отраковский» и «Кондопога», спасательно-буксирное судно «Памир» и танкер «Сергей Осипов», чуть раньше пришёл ледокол «Илья Муромец».

Вскоре вице-адмирал Александр Моисеев прибыл на плац, где были построены личный состав соединений, служащие вспомогательного флота, взвод военнослужащих Воздушно-десантных войск, впервые привлечённых к совместным с флотом учениям в Арктике, а также мурманские нахимовцы и юнармейцы.

Приняв доклад от начальника штаба флота контр-адмирала Владимира Гришечкина о готовности к проведению торжественного митинга, командующий поднялся на трибуну.



Он поздравил североморцев, принимавших участие в арктическом походе, с его успешным окончанием и прибытием домой. По словам командующего СФ, с возвращением в базу БПК «Вице-адмирал Кулаков» завершился очередной этап освоения Арктики. Очередной поход запомнился и жителям северных посёлков и городов. В Диксоне и в Норильске моряки-североморцы встречались с местным населением, организовывали концерты художественной самодеятельности, демонстрировали вооружение и технику Северного флота.

Вице-адмирал А. Моисеев передал слова благодарности за службу от Главнокомандующего Военно-Морским Флотом России адмирала Н. Евменова, отметив, что результатам проделанной работы дана высокая оценка руководством Министерства обороны РФ.

– Поход стал хорошей проверкой способности объединённого стратегического командования Северный флот обеспечить безопасность Арктики, - сказал командующий.

Состоялась церемония награждения, которую командующий СФ провёл лично. В соответствии с приказами министра обороны РФ и Главнокомандующего ВМФ за высокие показатели в служебной деятельности и воинскую доблесть, проявленные при исполнении обязанностей военной службы, награждены медалью «За воинскую доблесть» I степени заместитель командира БПК «Вице-адмирал Кулаков» по военно-политической работе капитан 2 ранга Андрей Сафонов, командир дивизиона движения этого же корабля капитан-лейтенант Константин Обыденный.

Медаль «За воинскую доблесть» II степени получили: командир штурманской боевой части БПК «Вице-адмирал Кулаков» капитан-лейтенант Георгий Зыкин, командир зенитной ракетной батареи БПК «Кондопога» старший лейтенант Сергей Емченко, командир штурманской боевой части БПК «Александр Отраковский» старший лейтенант Дмитрий Кононенко.

Медалью «Адмирал Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецов» были награждены старший помощник командира БДК «Кондопога» капитан 3 ранга Александр Акостелов, командир электронavigационной группы БПК «Вице-адмирал Кулаков» старший лейтенант Максим Дудкин, старшина электротехнической команды БДК «Александр Отраковский» старший мичман Василий Ракевич, командир рулевого отделения БПК «Вице-адмирал Кулаков» главный старшина Динар Абдурахманов.

Поход стал хорошей проверкой способности объединённого стратегического командования Северный флот обеспечить безопасность Арктики

Медаль «Адмирал Флота Советского Союза С.Г.Горшков» была вручена: начальнику службы РХБЗ БПК «Вице-адмирал Кулаков» лейтенанту Эмину Искандерову, старшине радиотехнической команды БДК «Александр Отраковский» мичману Антону Афоничкину, а также старшине трюмно-котельной команды этого корабля мичману Алексею Каманину и гидроакустику БПК «Вице-адмирал Кулаков» старшине 2 статьи Вячеславу Ефимову.

Медаль «За службу в надводных силах» украсила грудь старшего помощника БПК «Вице-адмирал Кулаков» капитана 3 ранга Станислава Рощупкина и командира штурманской боевой части БДК «Кондопога» капитан-лейтенанта Анвара Бугадинова.

Медалью «За морские заслуги в Арктике» были награждены командиры БДК «Кондопога» и «Александр Отраковский» капитан 2 ранга Сергей Головин и капитан 3 ранга Алексей Янов.

Перед участниками митинга выступил коллектив художественной самодеятельности Североморского Дома детского творчества им. Саши Ковалёва.

Арктический поход кораблей и судов

обеспечения Северного флота начался 5 августа текущего года и продолжался около двух месяцев. Он проходил под флагом командующего Кольской флотилией разнородных сил СФ вице-адмирала Олега Голубева.

Силы отряда действовали на трассе Северного морского пути, у арктических архипелагов Новая Земля, Северная Земля и Земля Франца-Иосифа, а также на полуострове Таймыр.

За период похода североморцы провели более десяти масштабных учений

на море и на суше, личный состав отряда боевых кораблей принял участие в межвидовом тактическом учении по обороне важного промышленного объекта на Таймыре и в учении по охране и обороне островной зоны в районе архипелагов Северная Земля и Земля Франца-Иосифа. Силами отряда кораблей Северного флота было отработано взаимодействие по обеспечению безопасности на трассе Северного морского пути с пограничниками, проведено более 200 корабельных учений.

Плавания в проливе Вилькицкого проходило в сложной навигационной обстановке. В ледоопасных районах отряд кораблей сопровождал ледокол «Вайгач» госкорпорации «Росатом».

По словам вице-адмирала Олега Голубева, наиболее тяжёлой ледовая обстановка была в районе острова Большевик, что потребовало от всех максимальной концентрации внимания при выполнении профессиональных обязанностей.

Всего за время похода североморцами было пройдено более 5600 миль.

Александр ЯКОВЛЕВ.



ГИДРОГРАФИЯ АРКТИКИ: «А мы бесстрашные, мы пошли»

В ходе комплексной экспедиции Северного флота на Землю Франца-Иосифа был выполнен большой объём гидрографических работ. В составе экспедиционного отряда на архипелаге производили океанографические исследования трое специалистов гидрографической службы (ГС) СФ, хотя по возвращении в базу капитан спасательного буксирного судна «Алтай» Евгений Тимолов пошутил: «Ещё бы пара дней совместной работы, и весь наш экипаж можно было бы смело считать настоящими гидрографами». Спасатели действительно в этом походе проявили высокий профессионализм, даже выполняя несвойственные им задачи. Их тандем с представителями ГС СФ позволил добиться высоких результатов в вопросах, касающихся гидрографии.

В рамках исследований под общим руководством капитана 2 ранга Дениса Креца были выполнены 4,9 тысячи км съёмки рельефа дна способом маршрутного промера, произведены наблюдения на 18 разовых дрейфовых океанографических станциях, сделаны две грунтовые станции. Военные гидрографы определили координаты 14 географических точек в разных частях архипелага Земля Франца-Иосифа.

Подробнее об этой работе рассказал непосредственный участник похода техник гидрографической партии гидрографического отряда Арктической океанографической экспедиции (АОЭ) мичман Владимир Ивликов. Гидрограф он уже опытный, в ГС СФ - 7 лет. Изначально трудился гражданским специалистом, а когда в 2016 году образовалась АОЭ, ему предложили перейти туда, да ещё и «на контракт» на мичманскую должность.

- Я, конечно, согласился. Работа мне очень нравится. Люблю путешествовать. Решая задачи по специальности, приходится находить выход из разных сложных ситуаций. Это стимулирует мозг, - говорит, улыбаясь, военный специалист. - В межсезонье я занимаюсь камеральной обработкой, написанием отчётов, предпоходовой подготовкой техники, карт, документации.

За годы службы Владимир Алексеевич побывал уже на всех арктических архипелагах страны. Новую Землю, как говорит он сам, облазил вдоль и поперёк. Теперь вот и Землю Франца-Иосифа изучил подробно, и историю освоения островов, и их нынешнее состояние.

- В общем, мир повидал, хоть и исключительно северный, холодный, даже жёсткий, но зато такие места, которые мало кому доводилось видеть. Туристы платят баснословные



Ведение маршрутного промера

мало. Например, в районе острова Пахтусова архипелага Новая Земля на рекомендованном пути на карте были глубины в 100 метров, а по факту они составили 20 метров. Попереживать пришлось всем находящимся на мостике.

- Это очень опасно. Мы, конечно, прошли, но, откровенно говоря, было немного страшно. Никто к этому не был готов, - комментирует заместитель командира экспедиционного отряда по научной работе - начальник отдела гидрографической службы СФ капитан 1 ранга Алексей Корнис.

убедившись, что всё хорошо, уже прошли на «Алтае».

Процесс определения глубин весьма трудоёмкий. На эхограмме раз в полчаса делается оперативная отметка - время, координаты и, соответственно, определяется глубина. Таких отметок обычно бывает огромное число, и эхограмм может быть много. Всё это обрабатывается уже в базе. Глубины снимаются по оперативным отметкам, затем вводятся поправки, только после этого они наносятся на карту.

- Месяцами может длиться такая обработ-

В районе острова Пахтусова архипелага Новая Земля на рекомендованном пути на карте были глубины в 100 метров, а по факту они составили 20 метров. Попереживать пришлось всем находящимся на мостике

деньги за путешествие к Северному полюсу, а мы на арктических архипелагах работаем каждый год, - рассуждает гидрограф.

В комплексной экспедиции перед Владимиром Ивликовым стояли задачи ведения маршрутного промера по всему пути следования судна «Алтай», определения координат ряда географических точек, уточнения береговой линии. Промер с Владимиром Алексеевичем и под его руководством впервые в своей практике выполняли капитан-лейтенант Василий Масягин и капитан 3 ранга Игорь Шепитько. Гидрограф также вёл прокладку на картах, выявлял отличительные глубины, несоответствия рельефа дна - всё как обычно.

Последних, кстати, было обнаружено не-

Спасательный буксир «Алтай» прошёл гораздо больше, чем было намечено, потому что маршрут трансформировался, что называется, по ходу пьесы, из-за ряда погодных и природных условий. Но с точки зрения гидрографии - это оказалось полезным, ведь и промера выполнено больше, и «белых пятен» на карте стало меньше. Всего по «белым пятнам» прошли порядка 1200 км.

- Мы были там, где ещё на картах не нанесены глубины. Все суда обычно обходили эти места, а мы бесстрашные, мы пошли, - опять улыбается Владимир Ивликов. - Выполнили, например, работы в проливе, к которому крупнотоннажные суда даже не приближались. Сначала промерили маленьким катером, в одну сторону и обратно, а затем,

ка, - объясняет техник гидрографической партии. - Сейчас всё несколько проще и быстрее, потому что, помимо эхограмм, вся информация записывается на компьютер. Обработка занимает считанные часы. Нанесённые нами глубины отправляются в Центральное картографическое производство (ЦКП) ВМФ, и там уже с их помощью на карты наносится модель рельефа дна.

Благодаря флотским специалистам теперь «белых пятен» стало меньше, однако, как говорят гидрографы, их ещё на много лет работы хватит.

Анна КОРОЛЬКОВА.
Фото из архива
гидрографической службы СФ.



«Нам не нужно ничего, кроме лизинговой программы, остальное сделаем сами»

Крупнейшие судостроители считают, что лучшей мерой поддержки отрасли может стать лизинговая программа. О том, как Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) оптимизирует издержки и как компенсировать катастрофическое убывание флота «река-море», в интервью рассказал президент ОСК Алексей Рахманов.

— Алексей Львович, не так давно ОСК приступила к созданию Астраханского кластера предприятий. На какой стадии находится процесс?

— Мы определились с позицией генерального директора Южного центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС) — им стал Алексей Селезнев. Он прошел школу ОСК на

Северной верфи и профессионально рос в Астрахани. Начинаем реструктурировать и реорганизовывать активы. ЮЦСС станет единым исполнительным органом как минимум трех заводов — «Лотоса», АСПО и «Красных баррикад». Таким образом мы получим оптимизацию накладных расходов, централизуем многие процессы и уйдем от дублирования ряда функций.

— Насколько удастся снизить издержки за счет единой системы управления?

— Я думаю, что мы сократим на треть.

— На треть все издержки? А это примерно какой порядок?

— Я рассчитываю, что с точки зрения накладных расходов мы будем вести речь не менее чем о 300 млн рублей. Кроме того, мы планируем распределить работы, учитывая особенности каждого отдельного предприятия. Например, «Красные баррикады» очень хорошо умеют строить различного рода офшорные конструкции. А цилиндрические части хорошо делает «Лотос». Плюс мы раз-



работали программу модернизации и заручились поддержкой Минпромторга и Фонда развития промышленности. Я думаю, что основное финансирование проекта технологической модернизации мы будем вести за счет этих источников. Таким образом, экономически это тоже окупаемая модель, так что спасибо министру (промышленности и торговли РФ Денису Мантурову — прим. ТАСС) за поддержку в этой части.

— Вы собираетесь создавать и Азово-Черноморский центр. Стоит ли как-то сравнивать между собой эти два кластера?

— Это немного разные вещи. Азово-Черноморский центр — это в основном военное кораблестроение. На Азовском море — в городе Темрюке — находится 5-й судоремонтный завод, и мы думаем о том, как «переключить» его на Черное море. С точки зрения управляемости Астраханский кластер хорош тем, что все площадки находятся друг от друга на расстоянии 40 минут езды. Этим же хороша и черноморская история. Темрюк, конечно, немного выбивается из общего контекста, но тем не менее подобное объединение тоже можно сделать управляемым.

— Если говорить о 13-м судоремонтном заводе, вы собираетесь его акционировать?

— Существует процедура, по которой объекты Министерства обороны передаются в государственную корпорацию. Это — акционирование, и другого варианта нет. Мы не имеем права владеть ФГУПами и ГУПами.

Похожая история сейчас происходит и с Северным заводом. Мы живем по тем правилам, которые устанавливает государство.

— Недавно Балтийский завод выиграл тендер на строительство третьего и четвертого ледоколов.

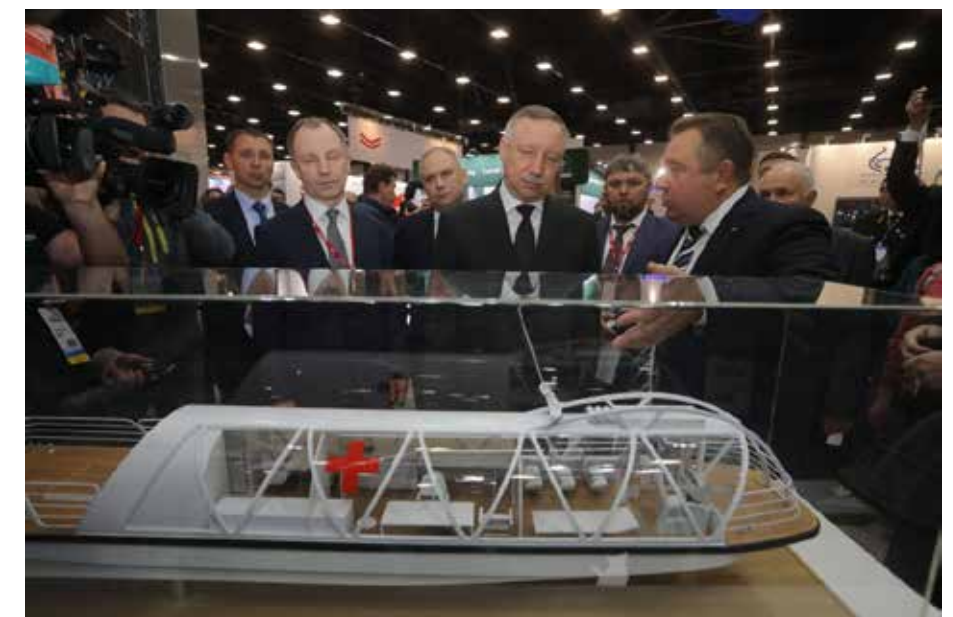
— Больше того, даже контракты уже подписал.

— Вы были единственным участником этого тендера. Интересно то, что «Звезда» даже не стала участвовать в конкурсе, потому что не имела соответствующего раз-

решения.

— Нас пугали тем, что появятся конкуренты: «Звезда» и предприятие корпорации «АК Барс». Но получилось так, как получилось. Это лишний раз доказывает, что построить ядерный ледокол — не так просто, нужно подходить к строительству таких сложных конструкций с особым вниманием и ответственностью.

— Если взять всю программу развития Северного морского пути, на какое количество заказов вы планируете претендовать?





— Я вам должен открыть большой секрет: этого никто еще толком не считал. В отношении ледоколов у экспертов существует какое-то понимание, сколько их нужно для вывоза определенного количества груза, полезных ископаемых. Я имею в виду газ, уголь и нефть. А вот с точки зрения создания ин-

дется корпорацией, велась целенаправленно с пониманием перспектив развития каждого из активов. Например, мы были на совещании у Дмитрия Анатольевича (Медведева — прим. ТАСС) в Астрахани. Там я с большим удивлением для себя обнаружил, что бюджет Астраханской области по подъему затоплен-

точно понимать, что те 65 млн рублей, которые уходят на его содержание без работы, в случае, если мы выигрываем этот тендер по подъему судов, окупаются за один год. Нужно постоянно крутить головой, как сова, невзирая на треск в костях, потому что, если этого не делать, начинаешь пропускать воз-

«Построить ядерный ледокол — не так просто, нужно подходить к строительству таких сложных конструкций с особым вниманием и ответственностью»

фраструктуры, обеспечения безопасности, обеспечения медицинской помощи — такой цифры ни в штуках, ни в деньгах нет. Конечно, мы бы хотели, чтобы работа, которая ве-

ных старых пароходов и судов составляет 1,5 млрд рублей. Это при том, что мы чуть было не продали наш ключевой актив КМК, который находится в Астрахани. Теперь я буду



можности.

— Недавно разработали законопроект, который позволит правительству выбирать суда российского производства для определенных видов работ. Он так и называется — о поддержке судостроения. Может, он улучшит ситуацию?

— Мы проанализировали все факты, поговорили практически со всеми заказчиками и пришли к одному-единственному выводу. Нам не нужно ничего, кроме лизинговой программы. Нам не нужны другие меры поддержки, нам не нужно 383-е постановление. Нужно, чтобы мы могли предоставить для грузовых перевозчиков ставку по лизингу на уровне 5,5%, а для пассажирских компаний — 1,5%. Давайте себе представим ситуацию, когда лизинговой компании выделяется 35 млрд рублей на протяжении семи лет. Это позволит нам построить судов на сумму, втрое превышающую объем бюджетных ассигнований, уже через 15 лет. 35 млрд рублей — это та сумма, которая позволит строить как минимум два пассажирских судна и не менее 25 судов «река-море» в год. Они закроют потребность катастрофически убывающего флота «река-море».

— Больше ничего, получается, не нужно?

— И больше ничего. Все остальное мы сделаем сами. Если это будет утвержденная



программа, то определенные сложности с вопросами строительства мы сможем компенсировать за счет выгодного финансирования. Если будем работать с прибылью, то она будет направляться исключительно на проекты развития. И механизм заработает, организм заживет.

Сейчас весь груз падает на плечи коллег из Минпромторга. Потому что у них задач много, отраслей полно, и каждый раз мучительно выбирать, кого оставить «голодным», а кого «накормить», — тоже непростая задача. Мы защищали свою позицию в Минфине, доказали бюджетную эффективность такого варианта финансирования. Показали, что через семь лет действия программы она станет выгоднее, чем 383-е постановление.

Конечно, есть и еще один вопрос — насущная необходимость подготовки транспортного баланса. Нужно раз и навсегда договориться, как, когда и при каких условиях мы пользуемся теми или иными видами транспорта. Вы знаете, например, что железная дорога возит грузы со средней скоростью 11 километров в час?

— Даже так?

— Да. А средняя скорость движения парохода 22 километра в час по воде. Мы просто ходим вокруг золотого Клондайка и не хотим нагнуться, чтобы просто поднять драгоценный товар. Я считаю, что такую работу нужно сделать обязательно.

— Я бы хотела спросить насчет научно-исследовательских и круизных судов. Какие у вас сейчас есть наработки, которые действительно конкурентоспособны?

— Давайте так, насчет исследовательских судов у нас, слава богу, столько всего реализовано, в первую очередь, конечно, для военных.

— А если именно гражданские суда?

— Мы настолько много сделали для военных, что всегда можно переложить эти технологии и на гражданские лайнеры. Мы



про исследовательские суда и про гидрографические исследования знаем очень много. Круизные суда строим впервые. Мы набили себе шишек на весьма небрежно сделанном проекте одним известным инженерным бюро, к сожалению, предпочитающим почему-то украинских сотрудников. Мы планировали строить один головной круизный пароход «река-море», а один серийный. Вместо этого мы получили два головных судна, которые сильно отличаются друг от друга. И это отличие приводит к тому, что мы опять имеем неопределенность по срокам завершения работ. Надеемся, что они закончатся в 2020 году. Если будет заказ на строительство большого круизного судна, мы будем использовать существующий проект, адаптировать его под российского клиента, обсуждать его с профессионалами, которые строили такие суда не один раз. Я уверен, что

это единственный путь освоения неизвестных продуктов. Развитие гражданского судостроения должно происходить в формате партнерства.

— Какая компания могла бы предложить такой проект?

— Не буду пока называть. Компания есть.

— Как вы себе представляете этот лайнер, сам проект?

— Поверьте, у нас есть и потенциальный заказчик, и потенциальный партнер. Просто деньги любят тишину. Когда мы сможем озвучить детали, мы обязательно это сделаем.

— Заказчик — это российская компания?

— Заказчик российский. Теперь самое главное, чтобы финансовое обеспечение этого проекта было не фантазийным, а реальным.

По материалам ТАСС



Информационные технологии в АО «ЗЗ судоремонтный завод» на страже развития системы «бережливого производства»

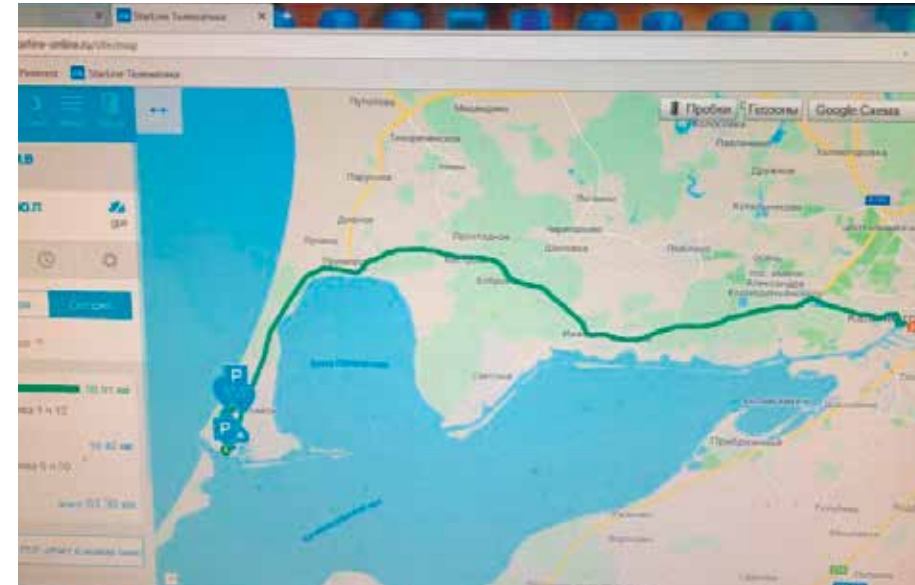
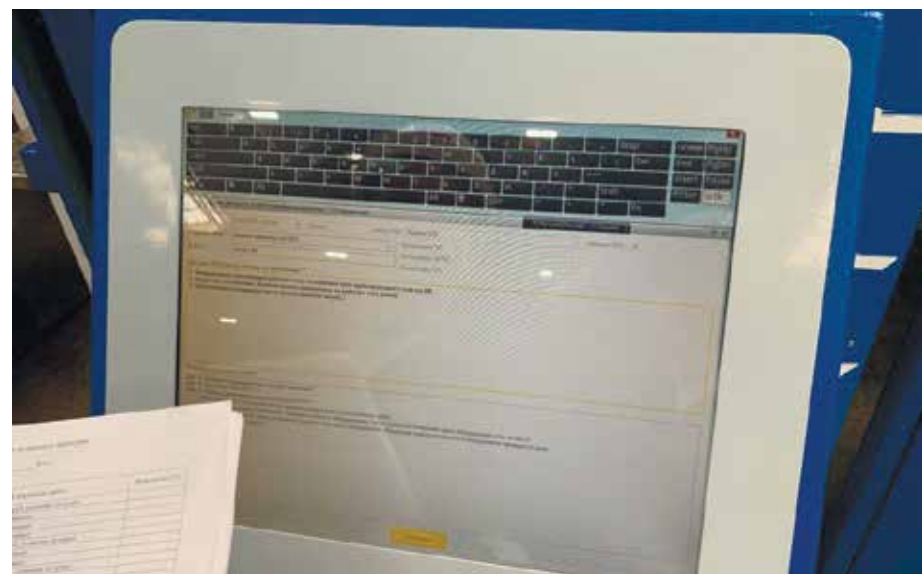
В целях активного вовлечения персонала в деятельность по устранению потерь и непрерывному совершенствованию, АО «ЗЗ судоремонтный завод» (входит в АО «ОСК», генеральный директор Илья Самарин) в рамках развития инструментария «бережливого производства» в общей системе корпоративной стратегии АО «ОСК» организовал электронную систему подачи предложений по улучшению в форме специального «информационного киоска».

Подать предложение или просто поделиться давно наболевшей проблемой работники АО «ЗЗ СРЗ» теперь смогут через систему подачи предложений непосредственно начальнику отдела по развитию производственной системы и главному инженеру на внутреннем информационном портале.

Работники производственных цехов, могут внести предложение по улучшению деятельности прямо в цехе, и для этого нет

необходимости иметь персональный компьютер. Чтобы подать предложение, необходимо указать свою фамилию и содержание предложения, которое заносится в систему ERP в автоматическом режиме с индивидуальным кодом и будет рассматривается профильными специалистами с последующим представлением на координационный совет АО «ЗЗ СРЗ».

Использование информационных технологий позволяет оперативно фиксировать



и быстро доводить до непосредственных исполнителей появляющиеся проблемы и предложения по улучшению. Плюсы электронного способа подачи идей заключаются в том, что их можно отправить прямо со своего рабочего места, форма подачи предложения четко структурирована по полям и проста в заполнении.

Основными целями и задачами работы с предложениями являются: повышение эффективности работы заводчан, вовлечение сотрудников в деятельность по выявлению

ний может принести свои плоды.

Электронная система подачи предложений один из элементов в плановой и системной работе предприятия по стратегическому менеджменту и как этап ее циклической деятельности в сфере развития производственной системы.

Среди проектов завода ранее успешно реализованных и внедренных следует отметить систему штрихкодирования.

Технология электронного кода позволяет по-новому взглянуть на контроль учета ТМЦ, рационально использовать человеческие ресурсы, безошибочно отгружать и принимать ТМЦ на складской учет.

Штрихкодирование представляет собой присвоение каждому объекту индивидуального имени, присущего только ему одному, которое можно легко считать с помощью специального считывающего устройства и внести в программу (ERP), связанную со штрихкодированием. Соответственно, оператору не нужно использовать ручной способ внесения данных о товаре, что значительно упрощает и минимизирует рабочий процесс.

Сегодня завод успешно внедрил штрихкодирование, проанализировав качество и целесообразность внедряемой технологии. Формирование требования-накладной на получение ТМЦ осуществляется не ручным поиском необходимой к выдаче номенклатуры, а при помощи считывателя, путем сканирования, что одновременно позволяет проводить визуальный контроль остатков и состояние продукции.

Штрихкодирование в судоремонте — это новшество, позволяющее систематизировать складской учет ЗИПа и комплектующих, учитывая значительное количество продукции, находящейся на хранении.

В рамках реализации программы управления издержками АО «ЗЗ СРЗ» и непрерывного процесса повышения операционной эффективности и сокращения расходов на предприятии внедрена современная систе-



ма мониторинга транспорта, позволяющая формировать отчеты и оценивать эффективность использования транспорта, а также принимать необходимые управленческие решения.

Среди основных возможностей эффективного использования автопарка завода с применением системы мониторинга транспорта, директор МТО и логистики предприятия - Алексей Козлов отметил: исключение нецелевого использования транспорта, контроль над километражем, мониторинг отклонения от заданного маршрута, мониторинг соблюдения скоростного режима, сокращение простоев автотранспорта, возможность информирования водителя о пробках и маршрутах объездов, оптимизация и анализ маршрута движения.

Производственная система ЗЗ судоремонтного завода, по словам генерального директора Ильи Самарина, - это философия построения бизнеса, идеологическое ядро, позволяющее нашему предприятию быть независимым от внешних факторов, расти и развиваться. В производственной системе завода, как и во многих других ПС, используются инструменты бережливого производства, которые прекрасно подходят для оптимизации процессов, и должны обеспечить сквозную рационализацию (оптимизацию) всей совокупности материальных, информационных и финансовых потоков с позиции единого целого на всех жизненных циклах процессов, происходящих на предприятии. Но во главе угла, конечно, стоят сотрудники — единственный ресурс предприятия способный к саморазвитию и развитию систем вокруг себя. Мы обучаем и развиваем персонал, привлекаем его к анализу своей деятельности и участию в совершенствовании процессов, обеспечивая благоприятные условия для работы, обучения, здоровья и отдыха, завод не только раскрывает потенциал работников, но и развивает конкурентоспособность предприятия.



Флагман «зеленого» судоходства

«Совкомфлот» переводит свои суда на экологически более чистое топливо

С каждым годом мировые стандарты в области экологии и энергоэффективности становятся все жестче. Для судоходной отрасли предельно допустимые нормы выбросов в атмосферу будут серьезно скорректированы в следующем году. Это окажет системное влияние на весь рынок. С 1 января 2020 года будут введены ограничения на содержание серы в судовом топливе во всем мире (за исключением зон особого контроля за выбросами вредных веществ с судов ЕСА, где ограничения более строгие) на уровне 0,5%, что исключает использование традиционного судового топлива – мазута. Будут ужесточены и требования к выбросам оксидов азота (NOx) и углекислого газа (CO₂) с судов.

Вступающие в силу жесткие ограничения побудили судовладельцев, грузоотправителей и судостроителей к активному поиску технологических решений, позволяющих существенно снизить объемы выбросов в атмосферу. В их числе переход на низкосернистое топливо, установка скрубберов на судах и др. Однако наиболее перспективный путь, который фактически дал старт переходу всей судоходной отрасли к новому экологическому стандарту, выбрала крупнейшая российская судоходная компания «Совкомфлот». Был сделан выбор в пользу комплексного решения, эффективного как с экологической, так и с экономической точки зрения, – пере-

вода флота на сжиженный природный газ (СПГ), который по праву считается топливом будущего. По сравнению с традиционными видами топлива, использование СПГ позволяет существенно снизить объем выбросов в атмосферу: оксидов серы (SO_x) – на 100%, оксидов азота (NO_x) – на 76%, углекислого газа (CO₂) – на 27%, низкодисперсных частиц – на 100%.

К настоящему моменту «Совкомфлот» является одним из мировых лидеров по внедрению «зеленых» технологий в практику глобальной морской транспортировки энергоносителей. Компания уже успешно эксплуатирует шесть крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамекс» (именно этот класс судов наиболее востребован в российском нефтяном экспорте) нового поколения, работающих на СПГ-топливе. Это серия, известная в судоходном сообществе, как «Перспекты»: «Перспект Гагарина», «Ломоносовский проспект», «Перспект Менделеева», «Перспект Королева», «Перспект Вернадского» и «Перспект Сэмюэля» Дедвейт судов составляет 114 тыс. тонн, ледовый класс – Arc4. В феврале 2018 года концерн «Шелл» заключил с «Совкомфлотом» долгосрочные тайм-чартерные соглашения на эксплуатацию двух танкеров «зеленой» серии СКФ.

Опыт технической и коммерческой эксплуатации «зеленых» танкеров СКФ вос-

требован и в России. Пять судов на газомоторном топливе (два танкера типоразмера «Афрамекс» и три танкера типоразмера MR) заказаны «Совкомфлотом» на ССК «Звезда» (Приморский край), срок их сдачи – 2022–2023 гг., они будут эксплуатироваться в рамках экспортных программ ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «НОВАТЭК» соответственно. В рамках XXIII Петербургского международного экономического форума «Совкомфлот» заключил соглашение с компанией «Газпром нефть Марин Бункер» о сотрудничестве в области бункеровки танкеров группы СКФ СПГ-топливом. Работа компаний в этом направлении соответствует государственной программе по расширению использования газомоторного топлива на транспорте.

Очевидно, что использование СПГ-топлива будет особенно востребовано в Арктике с учетом хрупкой экосистемы этого региона. В рамках «зеленой» инициативы в октябре 2018 года «Совкомфлот» осуществил экспериментальный рейс судна «Ломоносовский проспект» на СПГ по Севморпути. Танкер успешно завершил переход по трассам СМП в ходе выполнения коммерческого рейса по доставке углеводородов из Республики Корея в порты Северной Европы. При выполнении рейсового задания экипажем танкера была успешно протестирована работа двигателей и механизмов управления



Танкер СКФ типоразмера «Афрамекс» «Перспект Гагарина», работающий на СПГ-топливе в качестве основного, под погрузкой в порту Приморск

топливных систем судна с использованием СПГ-топлива, проверена работа навигационного оборудования и судовых механизмов в условиях обледенения и при отрицательных температурах.

В сентябре 2019 года крупнотоннажный танкер «Совкомфлота» «Перспект Королева» впервые в истории судоходства целиком преодолел трассу СМП, используя на всем ее протяжении экологически более чистое газомоторное топливо. Продолжительность перехода от мыса Желания до мыса Дежнёва составила 7,25 суток вместо запланированных 8. Судно преодолело дистанцию в 2118 морских миль, средняя скорость составила 12,2 узла. Переход по СМП танкер выполнил в рамках коммерческого рейса по доставке партии сырой нефти из порта Мурманск в КНР.

Мировое судоходное сообщество дало

высокую оценку инициативе «Совкомфлота» по внедрению газомоторного топлива в качестве основного для крупнотоннажных танкеров. В декабре 2018 года группа СКФ стала победителем отраслевой премии Lloyd's List Global Awards 2018 в номинации «Защита окружающей среды» (Environmental Award – Individual Company). В 2019 году головной танкер серии стал обладателем международной отраслевой премии 2019 Marine Propulsion Awards в номинации «Судно года» (Ship of the Year) и премии Nor-Shipping Next Generation Ship Award 2019.

Вслед за «Совкомфлотом» сразу несколько мировых судоходных компаний уже объявили о строительстве судов на газомоторном топливе. По мнению многих отраслевых экспертов, именно 2020-е годы станут десятилетием активного перехода морского транспорта на газ.

Справка:

Группа компаний «Совкомфлот» (Группа СКФ) – крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот включает 146 судов общим дедвейтом свыше 12,8 млн тонн. Более 80 судов обладает ледовым классом.

«Совкомфлот» участвует в обслуживании крупных нефтегазовых проектов в России и мире: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», Tangguh (Индонезия). Головной офис компании находится в Санкт-Петербурге, представительства расположены в Москве, Новороссийске, Мурманске, Владивостоке, Южно-Сахалинске, Лондоне, Лимасоле и Дубае.

РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ



Л.М. Клячко, Председатель Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (НЭС Морской коллегии);

А.М. Коновалов, и.о. директора Института комплексных исследований национальной морской политики РТУ МИРЭА, руководитель Секции по вопросам государственно-частного партнерства НЭС Морской коллегии;

М.Б. Котенев, заместитель директора Института комплексных исследований национальной морской политики РТУ МИРЭА, ответственный секретарь НЭС Морской коллегии;

Г.В. Батунова, заместитель начальника центра Института комплексных исследований национальной морской политики РТУ МИРЭА, ответственный секретарь Секции по вопросам государственно-частного партнерства НЭС Морской коллегии.

Распоряжением Правительства Российской Федерации 30 августа 2019 года была утверждена новая редакция Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия). В развитие основных положений национальной морской политики, объявленной Морской доктриной Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 17 июля 2015 года, в этом документе стратегического планирования особое внимание уделяется развитию приморских субъектов Российской Федерации.

Подобный подход во многом обусловлен тем фактом, что во многих странах мира приморские регионы издавна служили основными драйверами социально-экономического развития, в первую очередь за счёт опере-

жающего роста вклада морехозяйственного комплекса в структуру национального экспорта, активного привлечения инвестиций, генерирования и распространения новых технологий, организационных и институциональных инноваций, повышения прямой, косвенной и вызванной занятости населения, увеличения валютных доходов. Резкий подъем экономики Китайской Народной Республики начался с момента принятия в мае 1984 года решения об открытии четырнадцати городов-портов, в каждом из которых учреждалась зона технико-экономического развития. В ходе проведения реформ эти зоны выполняли разнообразные функции. Именно в них начались преобразования в системах привлечения инвестиций, рынка труда и государственного управления. Здесь

реализовывались новые формы трансфера передовых технологий и управленческого опыта, было подготовлено значительное число высококвалифицированных руководящих и технических кадров, происходил ускоренный качественный рост отраслей морехозяйственного комплекса, что в совокупности заметно повысило конкурентоспособность китайского экспорта, заложив основу для вхождения страны в число развитых морских держав по объему торговли и привлеченных инвестиций.

Ориентированная на эффективную морехозяйственную деятельность модель экономики стала практически механизмом устойчивого развития большинства приморских государств. С середины XX столетия многие страны мира – Япония, Южная Корея,

Сингапур и другие «азиатские тигры», а также Норвегия, Дания, Бразилия, Аргентина, Чили и т.д. – получили значительный импульс ускоренного социально-экономического роста, благодаря опережающему развитию своих приморских регионов и, прежде всего, интенсификации морской деятельности. Укрепление морехозяйственного комплекса обеспечило высокие темпы роста приморских государств и позволило легче справляться с глобальными кризисами.

Реализация национальной морской политики на региональном уровне всегда находилась в числе приоритетов деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. С учетом определяющей роли и значения морской деятельности в социально-экономическом развитии многих приморских регионов в состав этого координационного органа был включен ряд глав администраций (губернаторов) субъектов Российской Федерации. Практические сразу после создания Морской коллегии в ее структуре были образованы региональные советы по морской деятельности. Многие из них активно включились в реализацию национальной морской политики на региональных направлениях, некоторые – эффективно работают и сегодня. В Положении о Морской коллегии, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2019 г. № 104 определено, что ответственный секретарь Морской коллегии содействует деятельности морских советов приморских субъектов Российской Федерации.

В настоящее время в Российской Федерации в русле общемировых тенденций актуализируется реализация национальной морской политики. В 2015 году утверждена новая редакция Морской доктрины Россий-



ской Федерации, а в 2019 году – Стратегии. Особая роль в реализации этих документов отводится приморским субъектам Российской Федерации, во многих из которых планируются или уже развернуты масштабные и комплексные инвестиционные морехозяйственные проекты, что требует межведомственной координации и увязки на всех уровнях государственного управления.

В Стратегии определен ряд основных направлений, по которым органами исполнительной власти приморских субъектов Российской Федерации представляется информация в рамках ежегодного мониторинга ее реализации. Среди них особое внимание уделяется развитию новых форм пространственной организации морехозяйственной

деятельности: территориальных кластеров и территорий опережающего развития, связанных с морской деятельностью, а также функционированию особых экономических зон. Наиболее дифференцированный подход целесообразно применять для наиболее разнородных урбанизированных территорий, например, для Арктической зоны Российской Федерации. Здесь кластерный подход особо востребован для группы старопромышленных регионов – Мурманская и Архангельская области, Красноярский край (Норильский промышленный район), а в регионах нового масштабного промышленного освоения – Ненецкий, Ямало-Ненецкий, Чукотский автономные округа, арктические улусы Республики Саха (Якутия), целесообразно соз-





дание территорий опережающего развития, реализация масштабных межведомственных и межрегиональных инвестиционных проектов: инфраструктурных, социальных и социокультурных, природоохранных, инновационных и т.д.

Агломерационные факторы кардинально меняют пространственный каркас системы расселения приморских территорий,

что обуславливает необходимость повышения степени интегрированности (связности) пространства на основе активизации межрегиональных отношений и повышения инфраструктурной обеспеченности. Модель пространственного развития приморских деурбанизированных территорий, дополняющая агломерационный подход, заложенный в Стратегию пространственного развития

Российской Федерации, в условиях перехода к «экономике впечатлений», в некоторых случаях может строиться на реализации направления Стратегии, связанного с обеспечением сохранения морского культурного и исторического наследия.

Расширение присутствия России в Мировом океане нуждается в развитии наукоемкого сервиса и элементов сервисной экономики мореплавания, обеспечивающих и обслуживающих производств. Эти направления включают в себя модернизацию и развитие береговой инфраструктуры, судостроение и судоремонт, логистику, гидрометеорологию, навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства и др.

Жизненный цикл многих объектов общественной инфраструктуры (в первую очередь транспортной) составляет десятки, а в некоторых случаях и сотни лет (морские и речные порты, железные дороги, ведущие к портам, и т.д.), что предъявляет особые требования к горизонтам прогнозирования и планирования пространственного развития России и приморских субъектов Российской Федерации. При этом инфраструктура должна соответствовать перспективным стратегическим планам, а не работать на пределе своих номинальных возможностей. Стратегией предусмотрены направления, связанные с развитием (модернизацией) инфраструктуры морехозяйственного комплекса, в первую очередь морских и специализированных



портов и объектов портовой инфраструктуры. Объективные бюджетные ограничения, высокая капиталоемкость и материалоемкость морехозяйственных проектов определяют необходимость привлечения частного капитала к их реализации в рамках государственно-частного партнерства, однако длительные периоды амортизации, значительные сроки окупаемости и временной лаг с момента начала инвестирования до получения прибыли, так называемый отложенный экономический эффект, создают для многих проектов барьеры в использовании различных форм и моделей ГЧП. Помимо решения задач инфраструктурной обеспеченности ГЧП востребовано и при реализации проектов глубокой и безотходной переработки водных биоресурсов, возобновления океанического лова, развития аква- и марикультуры и промысла нетрадиционных и недоиспользуемых видов гидробионтов, создания



технопарков морских генетических и биотехнологий, предприятий по производству инновационной биопродукции.

В Стратегии выделяется и ряд других направлений, связанных с подготовкой кадров, обеспечением экологической безопасности, развитием круизного и водного туризма и т.д. Реализация большинства из них предполагается в рамках формирования и реализации документов стратегического планирования, в том числе прибрежно-морских компонентов

стратегий социально-экономического развития приморских субъектов Российской Федерации, программ комплексного управления природопользованием приморских территорий и прибрежных акваторий.

В целях повышения эффективности реализации Стратегии и обеспечения межведомственной координации на региональном уровне необходимо усиление деятельности морских советов в субъектах Российской Федерации. В первую очередь требуется

актуализировать нормативные документы, регламентирующие их деятельность, а также обновить состав большинства советов.

Вопрос о роли морских советов приморских субъектов Российской Федерации в решении вопросов развития морской деятельности в регионах был рассмотрен на заседании Научно-экспертного совета Морской коллегии (далее – НЭС) 24 сентября 2019 г. протокол № 3 (47).

В своих выступлениях члены НЭС отмечали, что в новой редакции Морской доктрины Российской Федерации по рекомендации НЭС отдельной статьей (п.100) определена роль морских советов: «Морские советы приморских субъектов Российской Федерации являются координационными и совещательными органами, способствующими обеспечению согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности». Также по рекомендации НЭС в проект федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации включены положения, определяющие основные цели и задачи морских советов приморских субъектов Российской Федерации.

Отмечалось, что в ряде регионов морские советы снизили свою активность, а некоторые фактически прекратили работу. В связи с этим НЭС предложил губернаторам – членам Морской коллегии, создавшим советы по морской деятельности, принять меры по повышению эффективности их деятельности, а не создавшим – завершить их создание до конца 2019 года.

НЭС в частности рекомендовал Морской коллегии поручить губернаторам – членам Морской коллегии проинформировать о результатах работы морских советов в 2019 году и планах их работы на 2020 год.

Морской совет Санкт-Петербурга



Основанный Петром Первым, как «окно в Европу», Санкт-Петербург уже более трех столетий сохраняет и укрепляет статус морской столицы России. Морская составляющая присутствует практически во всех сферах экономической, социальной и общественной жизни города.

Для координации морской деятельности в 2004 году при правительстве

Санкт-Петербурга был создан Морской совет, являющийся постоянно действующим коллегиальным органом, основной целью

которого стала реализация национальной морской политики и обеспечение согласованности действий.

В состав Морского совета, возглавляемого губернатором Санкт-Петербурга и главнокомандующим Военно-Морским Флотом, входят представители федеральных органов исполнительной власти, властей Санкт-Петербурга, ведущих профильных предприятий и организаций, образовательных и научных учреждений, общественных организаций. Текущая деятельность Морского сове-

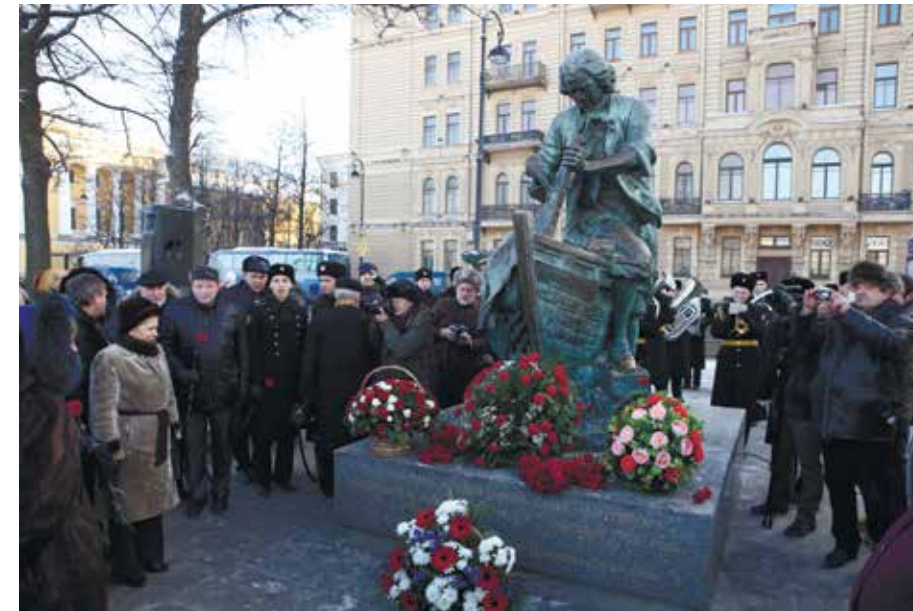
та осуществляется его профильными секциями и постоянными комиссиями.

За годы работы Морской совет зарекомендовал себя, как авторитетный коллегиальный орган, объединяющий различные направления морской деятельности:

- морская и речная транспортная деятельность;
- военно-морская деятельность;
- развитие портов и береговой инфраструктуры;
- судостроение;
- морское образование;
- морской и речной туризм и другие.

В разное время члены Морского совета принимали участие в подготовке предложений и рекомендаций по наиболее актуальным вопросам, таким как:

- разработка стратегий и программ развития портовой инфраструктуры;
- повышение эффективности работы морских пограничных и таможенных пунктов пропуска;
- развитие круизных, паромных и экскурсионно
- прогулочных пассажирских перевозок и яхтенного туризма;
- развитие подходов к портам и обеспечение безопасности судоходства;
- совершенствование нормативно-правового и кадрового обеспечения;
- популяризация морской деятельности среди молодежи и многие другие.



Морской совет активно взаимодействует с профессиональными и общественными объединениями и организациями.

Большую помощь Морскому совету оказывают Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство морского и речного транспорта, Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации.

При их поддержке был подготовлен и принят ряд правовых актов, в том числе:

- об установлении границ морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»;
- о внесении сведений о морском порте «Большой порт Санкт-Петербург» в реестр морских портов Российской Федерации;
- о заключении со стивидорными компаниями долгосрочных договоров аренды причалов в российских портах;
- о запрете движения по реке Неве однокорпусных танкеров с нефтепродуктами и опасными грузами; о мерах государственной



поддержки судостроения и судоходства; о предоставлении прав иностранным гражданам, пассажирам круизных судов, в течение 72-х-часовой стоянки находиться в российских портовых городах без оформления въездных виз.

С учетом предложений Морского совета внесены изменения в стратегию развития Объединенной судостроительной корпорации на период до 2030 года.

При участии Морского совета принят закон Санкт-Петербурга: «О транспортном обслуживании водным транспортом Санкт-Петербурга», утверждена отраслевая схема развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории города, разработана концепция развития перспективных районов (аванпортов) «Большого порта Санкт-Петербург», на намываемых территориях построен морской пассажирский порт «Морской фасад», ока-

зана поддержка в строительстве многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка».

Морским советом выпускается печатное издание «Вестник Морского совета». Ежедневно в эфир выходит телевизионная программа «Морские вести».

В Санкт-Петербурге по инициативе общественных организаций и поддержке Морского совета ежегодно проводится большое количество форумов, конференций, выставок, фестивалей и конкурсов. Особое внимание уделяется мотивации к выбору морской профессии и патриотическому воспитанию подрастающего поколения на морских традициях, а также работе с ветеранами. Основные мероприятия объединены в молодежную программу «Морское наследие Петра Великого».

Открывают программу ежегодные торжественные мероприятия, посвященные полу-



чению Петром Первым в 1698 году, в Голландии, патента корабельного плотника, первого в России сертификата о морском образовании. Заслуженным представителям морской отрасли вручаются глубоко символические награды - плотничьи топоры в скрипичных футлярах, символизирующие признание заслуг в области отечественного судостроения и судоходства. В начале года на конференции, посвященной морским традициям в патриотическом воспитании, стартует фестиваль «Морской район морской столицы».

Большой популярностью пользуется открытый историко-патриотический конкурс «Морской венок славы - моряки на службе Отечеству», направленный на сохранение памяти о славных страницах истории российского флота, о выдающихся флотоводцах и мореплавателях. Юные участники представляют на конкурс творческие работы в исторической, литературной, художественно-изобразительной номинациях, а также в прикладном творчестве.

Ежегодный международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовёт!» - одно из самых зрелищных мероприятий программы. Кинофестиваль включен в альманах важнейших кинособытий страны, издаваемый гильдией кинорежиссеров России. Фестиваль собирает признанных деятелей киноиндустрии, литераторов, историков и журналистов из многих стран мира. Каждый год на конкурс авторы представляют десятки фильмов.

Девятое мая поклонники гребно-парусного спорта отмечают шлюпочным парадом Победы, посвященным подвигу моряков Балтики, жителей и защитников блокадного Ленинграда. Молодое поколение петербуржцев помнит и чтит память о тех, кто защитил город в суровые годы Великой Отечественной войны.

В параде, который проходит на морских шлюпках, участвуют курсанты и студенты петербургских вузов.

Санкт-Петербург является не только колы-

белью российского флота, но и городом, откуда с 1874 года пошла по России тельняшка, став поистине всенародной любимицей. Со временем тельняшка стала символом мужества и доблести, взаимовыручки, стойкости и героизма, преданности присяге и верности Родине. Каждый год в Санкт-Петербурге проходят торжественные мероприятия, посвященные Дню российской тельняшки. Сегодня смело можно сказать:

«Нас много с широкой, как море душой, и мы в тельняшках».

Наряду со старыми, в Санкт-Петербурге появились новые традиции, такие как парад пассажирских судов на реке Неве, приуроченный ко Дню работников морского и речного флота; полюбившийся петербуржцам и гостям города вальс буксиров; красочный речной карнавал, как символ северной Венеции; уникальный фестиваль ледоколов, подтверждающий первенство России в освоении Арктики и Антарктики; Балтийская яхтенная неделя, наполняющая город романтикой парусов. Эти, ежегодно проводимые масштабные мероприятия пользуются широкой популярностью у жителей и многочисленных туристов Северной столицы.

Завершается молодежная программа морским балом, проводимым в городе на Неве в честь Дня основания регулярного российского флота. На бал приглашаются лучшие студенты и курсанты морских вузов и колледжей, участники яхтенных регат и шлюпочных походов. Бал - не просто торжественный вечер, но и повод подвести итоги года, отметить наиболее успешные морские молодежные программы, поздравить победителей фестиваля «Морской район морской столицы». Получить приглашение на бал не просто, его надо заслужить. А еще репетировать вальс, полонез, кадрили. И пусть не у всех это выходит ловко и без запинок, но сверкающие глаза молодых людей, улыбки на лицах юных дам словно переносят гостей званого вечера в удивительный мир блистательного Санкт-Петербурга, города, где сохраняются и приумножаются морские традиции!



«О роли Совета по морской деятельности при Губернаторе Хабаровского края в решении вопросов развития морской деятельности в регионе»



Совет по морской деятельности при Губернаторе Хабаровского края (далее - Совет) был создан в 2004 году. Новое, откорректированное положение о деятельности Совета утверждено постановлением Губернатора Хабаровского края от 02.07.2019 № 56. Состав Совета насчитывает 26 человек, председателем является Губернатор края, членами - руководители отдельных отраслевых министерств края, муниципальных образований, расположенных на берегах Охотского моря и Татарского пролива, судостроительных предприятий, морских и речных портов, транспортных организаций, представители федеральных структур, деятельность которых связана с морской и речной деятельностью, Пограничной службы ФСБ России.

Целью деятельности Совета является обеспечение решения задач по реализации в Хабаровском крае Морской доктрины Российской Федерации, утвержденной Президентом Российской Федерации 26 июля 2015 г.

Основной задачей Совета является организация взаимодействия и координации деятельности органов исполнительной власти края, территориальных органов федеральных органов исполнительной власти, органов местного самоуправления прибрежных муниципальных образований и организаций, связанной с: - сохранением и совершенствованием морского потенциала края; - обеспечением ускоренного социально-экономического развития Хабаровского края на основе интенсификации морской деятельности; - действиями по разведке и освоению минеральных и водных биологических ресурсов на континентальном шельфе, прилегающем к территории края; - определением приори-

тетных направлений развития прибрежно-портовой инфраструктуры и транспортного флота судоходных организаций, осуществляющих деятельность на территории края; - содействием и расширением сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по вопросам, связанным с морской деятельностью и обеспечением безопасности мореплавания российских судов; - выполнением государственных программ Российской Федерации, Хабаровского края, федеральных целевых программ в области морской деятельности, строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов, создания морской техники; - развитием научно-технического и судостроительного комплекса края для обеспечения морской деятельности Российской Федерации; - освещением средствами массовой информации вопросов морской деятельности в Хабаровском крае; - обеспечением безопасности мореплавания и судоходства, развитием систем их навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения; - развитием морских и речных портов; - сохранением объектов морского культурного наследия.

Работа Совета проводится в соответствии с планами работ на год.

За период 2016 - 2019 годов проведено 10 заседаний Совета, на которых рассмотрено 19 вопросов. Протоколами заседаний в общей сложности дано 104 поручения и рекомендаций. Общий процент выполнения решений и рекомендаций Совета составил 82 %. Протоколы всех заседаний Совета направлялись в Центр информационно-аналитического взаимодействия с Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации.

На заседаниях рассматривались следующие актуальные для Хабаровского края вопросы: - О реализации в крае Морской доктрины Российской Федерации; - О проблемных вопросах по развитию рыбохозяйственного комплекса края; - О перспективах размещения заказов на строительство судов рыбопромыслового флота на судостроительных предприятиях края; - О текущей деятельности и проблемных вопросах судостроительных предприятий края; - Об обеспечении судоходства на реке Амур и проблемных вопросах по поддержанию судоходного фарватера в безопасном состоянии; - О текущей деятельности и проблемных вопросах морских и речных портов края; - Об экологических проблемах при переработке грузов в портах края; - Об экологическом состоянии реки Амур; - О ходе реализации проектов по

строительству гидротехнических защитных сооружений от наводнений в городах Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре. - О ходе проведения работ по расширению границ морского порта Ванино и объединению морских портов Ванино и Советская Гавань.

В результате работы, проводимой членами Совета, были решены следующие вопросы:

1. Управлением навигации и океанографии Министерства обороны Российской Федерации упразднены створные знаки Путятинской мерной линии. Район боевой подготовки исключен из перечня районов, запрещенных для плавания, что позволило расширить район плавания для судов в акватории портов Ванино и Советская Гавань.

2. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13.07.2019 № 1532-р внесены изменения в распоряжение Правительства РФ от 27.02.2010 № 234-р об установлении границ морского порта Ванино. Границы порта значительно расширились.

3. В 2018 году проведены гидрографические работы на акватории морского порта Охотск для определения фактических глубин судового хода. Вопрос внесен руководством АО «Амурское пароходство».

4. Членами Совета оказывалось содействие судостроительным предприятиям края по увеличению загрузки производства и стабилизации их финансово-хозяйственного положения.

5. В части решения экологических проблем в АО «Ванинский морской торговый порт» и ООО «Компания Ремсталь» установлены автоматические станции для наблюдения за состоянием атмосферного воздуха. В портах ведется перевалка угля открытым способом. Данные мониторинга еженедельно размещаются на официальных сайтах портов.

6. Оказывалось содействие АО «Хабаровский речной торговый порт» в расчетах за предоставленные транспортные услуги и поставку минерально-строительных материалов.

7. Проводится работа с ООО «Русская рыбопромышленная компания» по размещению на мощностях ПАО «Амурский судостроительный завод» и АО «Хабаровский судостроительный завод» заказов на строительство крабовых судов.

Материалы предоставлены Советом по морской деятельности при Губернаторе Хабаровского

«О деятельности Совета по морской деятельности при губернаторе Республики Крым по решению вопросов развития морской деятельности в регионе»



Крымский морской совет (далее - Совет) создан распоряжением Губернатора города Севастополя от 17.07.2014 № 427 и Главы Республики Крым от 18.07.2014 К 94-рг (в редакции от 06.08.2018) как постоянно действующий координационный орган при правительствах Республики Крым и города федерального значения Севастополя.

Целью деятельности Совета является создание условий для реализации в Республике Крым и городе Севастополе национальной морской политики Российской Федерации и формируемой на ее основе государственной политики субъектов федерации в области морской деятельности.

Основными задачами Совета являются: - информационно-аналитическое, научное обеспечение реализации в Республике Крым национальной морской политики Российской Федерации и формируемой на ее основе государственной политики Республики Крым в области морской деятельности; - подготовка предложений и рекомендаций, способствующих наиболее полной реализации геополитического, транспортного, правового, военно-стратегического, научного, образовательного и культурного потенциалов Республики Крым и Севастополя в области морской деятельности; повышение конкурентоспособности крымских организаций и предприятий, участвующих в морской деятельности.

Учитывая географическое положение и уникальные природные условия полуострова Правительством Республики Крым уделяется большое внимание развитию морской отрасли.

В сложившихся политических реалиях, наиболее перспективными направлениями развития морских портов являются пасса-

жирские перевозки.

На заседании Совета 02.10.2017 в городе Севастополе органам исполнительной власти Республики Крым и города Севастополя рекомендовано активизировать работу по поддержке и популяризации на Крымском полуострове развития морского пассажирского сообщения, яхтенного туризма, яхтинга и парусного спорта.

В соответствии с поручениями Правительства РФ и рекомендациями Совета разработана и утверждена Главой Республики Крым Концепция развития портовой инфраструктуры Крымского полуострова до 2030 года (далее - Концепция).

Концепцией предусматривается: - диверсификация деятельности Крымских морских портов; - реструктуризация ГУП РК «Крымские морские порты»;

- создание специфических сегментов транспортно-логистической инфраструктуры и туристического рынка Крымского полуострова; - развитие пассажирского внутреннего и межрегионального морского сообщения; - строительство яхтенных марин и развитие яхтенного туризма; увеличение транспортной доступности и туристической привлекательности региона.

В соответствии с Концепцией объект на разработку ГЭО «Создание инфраструктуры морских пассажирских, грузовых перевозок и яхтенного туризма полуострова Крым» включен в действующую редакцию федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года», утвержденную постановлением Правительства Российской Федерации от 09.07.2019 № 874, в рамках мероприятия по обследованию технического состояния, проведению изыскательских работ и оценке предполагаемой (предельной стоимости) объектов.

В настоящее время Министерством транспорта Республики Крым организована работа по подготовке аукционной документации.

Крым является морским регионом и морские пассажирские перевозки исторически пользуются большим спросом у жителей и гостей полуострова, особенно в летний период. А учитывая высокую загруженность автомобильных магистралей Республики Крым, морское транспортное сообщение является альтернативным способом доставки пассажиров к местам культурного и исторического наследия.

Сегодня ГУП РК «Крымские морские порты» в летний период осуществляются морские пассажирские перевозки между портопунктами вдоль побережья Черного моря, в

том числе экскурсионные - судами, находящимися на балансе филиалов ГУП РК «КМП» «Евпаторийский торговый порт» и «Ялтинский торговый порт».

Так в 2018 году филиалом ГУП РК «КМП» «Евпаторийский торговый порт» перевезено 16,9 тыс. пассажиров, филиалом «КМП» «Ялтинский торговый порт» - 90,6 тыс. пассажиров. В текущем году количество перевезенных пассажиров увеличилось более чем в 3 раза.

С 01.08.2018 действует регулярное морское пассажирское сообщение по маршруту Ялта - Севастополь с использованием судна на подводных крыльях «Комета 120М», построенного на ЛО «Судостроительный завод «Вымпел» г. Рыбинск (входит в состав ЛО «Концерн «Калашников»).

С 2020 года планируется запуск еще одного судна «Комета 120М» по маршруту Феодосия - Ялта.

Филиалом ГУП РК «Крымские морские порты» «Ялтинский торговый порт» в 2018 году обслужено 22 902 пассажира судна «Комета», по состоянию на 30.08.2019 - 3 1 859 пассажиров.

В рамках исполнения перечня поручений Президента Российской Федерации в части развития круизного судоходства проведены мероприятия по подготовке причальной инфраструктуры Ялтинского порта для приема и обслуживания круизного судна «Князь Владимир».

В 2018 году филиалом ГУП РК «Крымские морские порты» «Ялтинский торговый порт» обслужено 7 051 пассажиров круизного судна «Князь Владимир», по состоянию на 30.08.2019 - 10 593 пассажиров.

В соответствии с Планом мероприятий по развитию торгово-экономического, научно-технического и гуманитарного сотрудничества на 2019 - 2021 годы между Республикой Крым и Республикой Абхазия, запланировано начиная с 2020 года включение морского порта Сухум (Республика Абхазия) в маршрут круизного сообщения с использованием теплохода «Князь Владимир».

С целью развития межрегиональных и внутренних пассажирских перевозок морским транспортом планируется открытие межрегиональных и внутренних пассажирских линий, а также круизных и туристических маршрутов: 1. Межрегиональные - между портами Краснодарского края и Ростовской области в направлении портов Крыма.

Направленность - увеличение транспортной доступности и круизный туризм. 2. Вну-



трирегиональные - между портами Крыма.

Направленность - пассажирские перевозки, туризм. 3. Внутренние, в пределах акваторий крымских портов и между портопунктами.

Направленность - экскурсионные туры, перевозки пассажиров к местам отдыха и рекреационным объектам. 4. Кроме того - «морское такси», кейтеринг, дайвинг-туры, эксклюзивные и шоу-круизы.

Однако реализация программы развития местных туристических пассажирских перевозок и межрегионального морского пассажирского сообщения в Республике Крым возможна при условии обновления пассажирского флота ГУП РК «Крымские морские порты» и привлечения частных судоходных компаний.

Правительством Крыма прорабатываются различные варианты обновления флота, в том числе возможность строительства или приобретения в лизинг новых современных быстроходных судов, а также судов для каботажного плавания и доставки пассажиров к местам культурного исторического наследия Крымского региона.

На мощностях ООО «Судоремонтный завод «Южный Севастополь» планируется достройка еще двух судов и на ФГУП «Судостроительный завод «Море» также ведется подготовка производства для строительства двух судов с планируемой сдачей заказчику в середине 2021 года.

Кроме этого, еще одно крымское предприятие ООО «Судостроительный завод «Залив» изъявило готовность осуществить строительство скоростных пассажирских судов вместимостью от 150 до 200 мест при поступлении заказа и соответствующего финансирования.

Концепцией предусмотрено создание объединенной сети яхтенных марин и развитие межрегионального яхтенного туризма, в том числе на базе портовой инфраструктуры ГУП РК «Крымские морские порты».

Республика Крым обладает достаточным потенциалом для развития данного нового перспективного направления.

В соответствии с протоколом совещания членов Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Борисова Ю.И. от 19.06.2019 К 1(3.1) представители Совета министров Республики Крым и министр транспорта Республики Крым включены в состав рабочей группы по развитию яхтенного туризма Российской Федерации.

Развитие пассажирских перевозок, яхтенного и морского туризма позволит создать условия для: • привлечения туристов: - привлечения инвестиций в Крым; - дальнейшего экономического и социального развития региона; - увеличения количества рабочих мест; - значительного увеличения налоговых поступлений в бюджеты всех уровней; - увеличения финансовых поступлений в территории, развивающих данный кластер.

На заседании Совета также рассматривался вопрос о реализации государственной политики в сфере подводного и морского культурного наследия в акватории Крыма, что является актуальным для сбережения исторических ценностей для будущих поколений жителей Республики Крым.

По итогам заседания Совета с учетом информации ГБУ РК «Черноморский центр подводных исследований» предложения по изменению нормативно-правовых актов в сфере законодательного урегулирования вопросов, связанных с охраной и сохранением подводного культурного наследия, направлены в адрес Секретариата Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

Таким образом, взаимодействие с иными координационными и консультативными-сообщательными органами в рамках работы Совета позволяет разрабатывать рекомендации по решению ряда задач в области мор-

ской деятельности, оказывать содействие в организации и проведении на территории Республики Крым форумов, конференций, совещаний, семинаров, выставок и иных мероприятий по вопросам морской деятельности. В рамках сотрудничества с другими регионами Российской Федерации в часто организации морского сообщения проводятся форумы, конференции и круглые столы.

Так на круглом столе в г. Керчи в 2018 году Правительством Республики Крым и Кубани заключено соглашение о развитии яхтенного туризма в регионах.

С целью налаживания кооперационных связей крымских судостроителей с предприятиями, расположенными на берегах Азово-Черноморского бассейна, в марте 2019 года представителями Совета министров Республики Крым принято участие в заседании Совета по морской деятельности Краснодарского края (г. Новороссийск).

В рамках заседания представлена презентация о возможностях крымских судостроительных и судоремонтных предприятий.

По итогам данного заседания в июле 2019 года в ходе работы на международной промышленной выставке ИНИОПРОМ-2019 между Правительством Краснодарского края и Правительством Республики Крым подписано Соглашение о сотрудничестве в сфере развития судостроительной и судоремонтной деятельности.

Принимая во внимание изложенное, можно с уверенностью сказать, что Крымский морской совет является коллегиальным рабочим органом и его деятельность направлена на объединение усилий исполнительных, законодательных органов Крыма, а также предприятий и организаций по сохранению и развитию морской деятельности в Крымском регионе.

Материалы предоставлены Советом министров Республики Крым.

НЕВА NEVA

Юбилейная 15-ая Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2019», с 17 сентября 2019 года проходившие в Санкт-Петербурге, в КВЦ «Экспо-форум», завершили свою работу 20 сентября.

Выставка «Нева 2019» традиционно проходит при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации, Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, Министерства иностранных дел Российской Федерации, Правительства Санкт-Петербурга, Морской коллегии при правительстве РФ, Федерального агентства по рыболовству, Торгово-промышленной палаты РФ, Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга.

В приветственном обращении Министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха к участникам выставки говорилось о ключевой роли России в развитии безопасного судоходства и мореплавания, а также о синергетическом эффекте от партнерства российских и зарубежных специалистов, который обеспечивает «НЕВА».

Заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев назвал выставку успешной бизнес-площадкой, на которой демонстрируются достижения российского судостроения. Он также заметил, что на «НЕВЕ» обсуждаются перспективы развития отрасли, среди первоочередных задач которой – развитие ледокольного, крупнотоннажного грузового и пассажирского судостроения. Избранный Губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов отметил значимость организации судостроительной выставки именно в Санкт-Петербурге, поскольку здесь в 1704 году с закладки Адмиралтейских верфей зародилось отечественное кораблестроение, а современная судостроительная промышленность

города, обладающая уникальными технологиями и потенциалом, вызывает интерес иностранных компаний с точки зрения перспективного сотрудничества и кооперации.

В этом году на площадке было собрано рекордное за все годы проведения количество экспонентов, число которых достигло 654 компаний, 243 из которых – иностранные и 411 – российские.

На площадке были сформированы национальные павильоны Норвегии, Дании, Нидерландов, компактно представлены компании Турции и Кореи. Регионы России представляли компании Севастополя, Татарстана, Дальнего Востока и Приморья.

По информации Министра федеральной земли Мекленбург-Передняя Померания Кристиана Пегеля, немецкий регион представляли 15 предприятий и организаций, которые на протяжении всего периода работы выставки были заняты переговорами. «Переговоры были важны, интенсивны, и это показывает, что судостроительное машиностроение и поставщики этих предприятий, как в России, так и в Мекленбурге-Передней Померании, говорят на одном языке – и это язык экономического успеха», – отметил г-н Пегель.

Экспоненты выставки представили достижения судостроительной промышленности, проектирования и инжиниринга, передовые технологии и оборудование для судостроения и эксплуатации судов, освоения и добычи минерально-сырьевых ресурсов океана и шельфа. Среди участников юбилейной 15-ой выставки «НЕВА 2019» – ведущие российские

судостроительные компании, проектные институты, поставщики судового оборудования и судоходные компании: ОСК, «Адмиралтейские верфи», «ЦКБ «Лазурит», Крыловский государственный научный центр, «Морские навигационные системы», ВНИИ «Прогресс», ЦТСС, МТ-Групп, «Севкабель», МСС, «Транзас» и многие другие.

На площадке выставки состоялось несколько дебютных показов уникальных судов и оборудования: первого напечатанного на 3D-принтере винта, первого отечественного электрического катамарана Ecosolt, разработанный НПК «Морсвязьавтоматика», работающих на общей шине постоянного тока с источником энергии от высокоэнергетических батарейных накопителей систем электродвигателей, модели Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс», макета головного траулера-процессора проекта 170701 «Капитан Соколов», узлы судовых дизельных двигателей высокого давления М-400Д (М-401Д).

Специальным разделом была впервые выделена экспозиция Центра маломерного и малотоннажного судостроения, а в деловую программу была включена конференция, посвященная вопросам развития данного направления.

Общая площадь выставочных площадей превысила 30 000 кв. м. На стендах также демонстрировались навигационные системы, портовые технологии и системы обработки грузов, электротехника и электроника, современные материалы и компоненты.

НЕВА NEVA

На выставке и в деловой программе были представлены судостроительные и судоходные компании из 29 стран, в числе которых Великобритания, Германия, Греция, Дания, Голландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Китай, Кипр, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Беларусь, Республика Корея, Сенегал, страны Балтии, Турция, Швеция, Финляндия, Франция, Япония.

Выставка заняла 3 павильона – F, G, H, пассажир и мезанионное пространство, в котором разместились выставка маломерного судостроения – катера, яхты, быстроходные суда повышенной проходимости на воздушной подушке.

Деловая программа конференции «НЕВА 2019» состояла из 39 тематических мероприятий, охватывающих весь спектр актуальных для отрасли аспектов. Общее количество участников деловой программы превысило 3500 человек.

В обсуждении на пленарном заседании, выстроенном в формате диалога российских и зарубежных экспертов по актуальным вопросам отрасли, которое было посвящено роли России в международном сотрудничестве, выступали заместитель Министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков, заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Олег Рязанцев, президент АО «ОСК» Алексей Рахманов, руководитель по морским технологиям и гравитационным платформам Комитета по безопасности на море Международной морской организации (ООН) Сандра Олнат, заместитель генерального директора – директор дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша,

научный руководитель ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Валерий Половинкин. В качестве экспертов выступили: председатель Международной палаты судоходства (ICS) Эсбен Поульссон, глава российского представительства Корейской ассоциации морского оборудования Нам Ён Канг, управляющий директор Fiskerstrand Holding (Норвегия) Рольф Фискерстранд, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

Наибольшее внимание специалистов привлекли такие конгрессно-деловые мероприятия, как семинар, посвященный практической реализации Постановления Правительства РФ №719; панельная дискуссия о развитии круизного судоходства, на которой АО КБ «Вымпел» представило концепцию уникального арктического круизного судна; сессия, посвященная современным композиционным материалам для судостроения; конференция об экологических альтернативных видах топлива; круглый стол, на котором обсуждалось применение цифровых технологий в судоходстве, а также конференция Центра маломерного и малотоннажного судостроения. Кроме этого, корпорацией ОСК был организован Российско-Корейский день поставщика.

В различных сессиях и семинарах в качестве экспертов участвовали ведущие специалисты отрасли.

На полях выставки состоялась серия деловых встреч и совещаний по актуальным проектам сотрудничества с отечественными и зарубежными экспонентами выставки. Во второй день работы прошел бизнес-завтрак организаторов выставки с участием консулов шести стран – Норвегии, Польши, Испа-

нии, Турции, Финляндии и Корейской республики.

В зоне подписания соглашений состоялись церемонии с участием сторон: Белорусского научно-исследовательского института транспорта «Транстехника» и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (о сотрудничестве в сфере подготовки кадров); ПАО «ГТЛК» и ПАО «Завод «Красное Сормово», подписавших соглашение о предоставлении опциона на строительство 20 сухогрузов проекта RSD59; ПАО «ГТЛК» и Администрацией Красноярского края (соглашение о намерениях на строительство и передачи в лизинг двух пассажирских судов, предназначенных для эксплуатации на енисейской линии Красноярск-Дудинка).

Кроме этого на стенде ОСК АО «Судостроительная компания «Ак Барс» и Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта подписали соглашение о реализации совместных проектов с верфями Дальнего Востока и Приморья в сфере судостроения, судоремонта и проектирования судов.

Согласно данным статистики, по сравнению с выставкой 2017 года, на 15,7% увеличились площади, занятые стендами экспонентов, на 7,3% выросли количество представленных компаний, а общая численность посетителей составила 24720, что на 4,7 (19%) тысячи больше предыдущего количества.

В рамках деловой программы состоялось 39 мероприятий, в том числе 7 конференций, 4 семинара, 3 круглых стола, 3 технических сессии, 5 презентаций, 5 церемоний подписания соглашений.



Круизное судоходство



Клявин Алексей Юрьевич - Президент российской палаты судоходства, председатель совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте. Интервью для журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты». Круизный туризм - это форма путешествия на круизном судне по определённому маршруту, с заходами в несколько портов. В укрупнённом плане в настоящее время круизное судоходство следует подразделить на два сегмента: океанские/морские круизы и речные круизы. Общим для этих сегментов является то, что кроме перемещения по маршруту на транспортном средстве (в данном случае на круизном судне), в круизе предоставляется большой спектр услуг: размещение туристов в каютах выбранной категории, общественное питание, проведение на борту судна оздоровительных, познавательных и культурных мероприятий, реализация экскурсионных программ на берегу во время стоянок судна.

Круизы могут начинаться и заканчиваться как в одном порту (кольцевой маршрут), так и в разных портах (линейный маршрут), могут иметь различную тематическую направленность, быть достаточно постоянными или носить экспедиционный характер.

Морские и речные круизы создают значительный мультипликативный эффект, по-

зволяя развиваться большому количеству смежных отраслей: судостроению, машиностроению, металлургии, смежным видам транспорта, сфере образования, музейному и реставрационному делу, народным промыслам. Благодаря круизному судоходству создаются и сохраняются рабочие места в прибрежных регионах, увеличиваются по-

ступления в бюджеты различных уровней. Круиз, предоставляя качественный отдых, повышает качество жизни, воспитывает чувство гордости за культурное наследие.

- Алексей Юрьевич, российское судоходное сообщество отслеживает ситуацию на мировом круизном рынке?

А.Ю.: Да, мы стараемся следить за достижениями наших коллег. В соответствии с данными Cruise Lines International Association (Международная ассоциация круизных линий - CLIA) в 2017 году в мире эксплуатировалось более 350 морских круизных судов пассажироместимостью порядка 750 тыс. чел., в Европе - 137 морских круизников. Океанские/морские круизные суда характеризуются большой вариативностью, имеют пассажироместимость от менее, чем 100 до более, чем 6000 пассажиров, предлагаются бюджетные путешествия и круизы класса люкс. Суды для осуществления круизов по внутренним водным путям имеют меньшие размеры и, соответственно, меньшую пассажироместимость (150 – 300 чел.). Экспедиционные круизы (в приполярных и труднодоступных для других судов регионах) осуществляются на судах небольшой пассажироместимости (40 – 110 чел.).

В 2017 году в мире океанские/морские круизы осуществлялись по 62 линиям, в Европе – по 40. В этом сегменте наиболее популярными регионами являются: Карибский бассейн (более трети объема рынка), второе место – Средиземное море (20%), Европа, Багамские острова, Аляска, Латиноамериканские страны, Панамский канал.

По итогам 2017 года наибольший прирост числа пассажиров на морских круизах (+20,5% к 2016 году) продемонстрировала Азия, занявшая 15% всего мирового рынка. Почти половина (49%) приходится на Северную Америку (США и Канада), по итогам 2017 этот регион показал годовой прирост в 5%. Такой же прирост зафиксирован по Австралии и Тихоокеанскому региону. Экспедиционные круизы показывают прирост порядка 8-10% в год.

В 2018 мировой объем морских круизных туристов составил порядка 28 миллионов



пассажиров (прирост 4 млн. чел. по сравнению с 2017 годом). Прогнозируется, что в 2027 году в круизах по всему миру примут участие более, чем 39 миллионов человек. Основной рост круизного сегмента ожидается в Арктике (+20% в год) и Антарктике (+14% в год).

По результатам различных аналитических исследований круизной индустрии за 2015 - 2018 г.г., сегмент речных круизов в мире также развивался динамично, демонстрируя ежегодный рост более 10%. В настоящее время наиболее развитым и конкурентным рынком в сегменте речных круизов является Европейский рынок (порядка 1,5 млн. чел. в год). Наиболее популярные речные круизные маршруты проложены по европейским рекам: Дуэро, Рона, По, Гаронна, Сена, Луара, Рейн, Мозель, Эльба, Дунай, африканским и азиатским: Нил, Ганг, Янцзы, Меконг.

- Алексей Юрьевич, как Вы отметили, мировой круизный рынок демонстрирует быстрый рост. С чем, по Вашему мнению, это связано?

А.Ю.: Устойчивый рост мирового круизного рынка, конечно, связан, с созданием условий для его развития. Многие государства, оценив значительный мультипликативный эффект круизной деятельности, успешно реализуют государственную политику, направ-

ленную на развитие судоходства, береговой инфраструктуры, развитие внутреннего и въездного сегментов туризма.

Создание благоприятных условий позволило вести активную реализацию судостроительных программ, которые выполняются несмотря на значительные инвестиции, необходимые для строительства круизных судов.

Для справки: объем инвестиций, необходимых для строительства современного морского круизного судна пассажироместимостью 5000 – 6000 чел. уже доходит до 1 млрд. евро, речного пассажироместимостью 200 человек – порядка 25-30 млн. евро, экспедиционного той же вместимости - около 200 млн. евро.

В 2019 году должны выйти на маршруты 25 новых морских круизных судов, в 2020 и 2021 годах – еще по 20. Самое большое количество экспедиционных судов (19 единиц) планируется построить в текущем году.

В последние годы ежегодное количество новых вводимых в эксплуатацию круизных судов для европейских рек достигает полутора – двух десятков. Так, например, в 2016 г. было введено 22 новых круизных судна, в 2017 г. – 17. Следует отметить «второе пришествие» на европейские реки колесных судов, которые позволяют добраться до новых мест, расположенных на мелководных реках и реках с меняющимся уровнем воды.

- Каково место России в мировом круизном рынке? Нам есть что предложить круизному туристу?

А.Ю.: Предложить, безусловно, есть что. Россия омывается 12 морями, имеющими выход в Мировой океан, Каспийским морем, соединенным Волго-Донским водным путем с Азово-Черноморским бассейном, имеет более 100 тысяч километров внутренних водных путей, уникальную природу. Наша страна обладает богатейшим культурно-историческим наследием в прибрежных регионах и имеет огромный потенциал для развития круизного судоходства. Следует отметить, что большое количество объектов показа для





массового туристического потока доступны только с воды (например, Соловецкие острова, Валаам, Кизи и др.).

Между тем, использование судов под российским флагом при организации морских круизов крайне мало. На Черном море по единственному круизному маршруту Сочи-

мер, в 1972 году 33 морских круизных судна обслуживали 16 регулярных международных линий, соединяющих 25 портов СССР с портами более 25 зарубежных стран Европы, Азии, Африки и Америки.

Кроме того, набирает обороты экспедиционный туризм, однако его количественные

показатели весьма невелики. Арктике. Так, например, иностранные суда выполняют круизы по трассе СМП, заходят в Мурманск, Архангельск, на Землю Франца Иосифа, Новую Землю, Соловки. Растёт количество судозаходов иностранных круизных и паромных судов в Санкт-Петербург, на Дальнем Востоке иностранные круизные

На внутренних водных путях в настоящее время работают суда под государственным флагом Российской Федерации, осуществляющие круизы по более, чем 50 маршрутам. Более 90% из них организованы на Единой глубоководной системе европейской части России (ЕГС).

Новороссийск-Ялта-Севастополь с 2017 года выполняет рейсы одно судно, количество перевезенных пассажиров ограничивается несколькими тысячами за сезон.

Для справки: в советское время, напри-

мер, в 1972 году 33 морских круизных судна

обслуживали 16 регулярных международных линий, соединяющих 25 портов СССР с портами более 25 зарубежных стран Европы, Азии, Африки и Америки.

Кроме того, набирает обороты экспедиционный туризм, однако его количественные

показатели весьма невелики. Арктике. Так, например, иностранные суда выполняют круизы по трассе СМП, заходят в Мурманск, Архангельск, на Землю Франца Иосифа, Новую Землю, Соловки. Растёт количество судозаходов иностранных круизных и паромных судов в Санкт-Петербург, на Дальнем Востоке иностранные круизные

суда заходят во Владивосток, Корсаков, Петропавловск-Камчатский, на Курильские и Командорские острова. Безусловно, сегмент въездного круизного туризма благоприятно влияет на экономику российских прибрежных регионов.

Для справки: по оценке экспертов, пассажир круизного судна во время стоянки в Санкт-Петербурге тратит на берегу более 10 тыс. рублей в день, общий объем вклада круизного туризма в экономику города оценивается в целом не менее 9 млрд. руб. ежегодно. На внутренних водных путях в настоящее время работают суда под Государственным флагом Российской Федерации, осуществляющие круизы по более, чем 50 маршрутам. Более 90% из них организованы на Единой глубоководной системе европейской части России (ЕГС). Основными пунктами отправления являются: Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Самара. У российских и иностранных туристов наибольшей популярностью пользуется маршрут из Москвы и городов Поволжья в Санкт-Петербург и обратно. В азиатской части круизы осуществляются на реках Обь, Енисей, Лена и Амур.



Для организации круизов по российским рекам в настоящее время используется около 100 двух-, трех- и четырехпалубных судов, построенных на верфях ГДР, Австрии, Венгрии и Чехословакии в советский период.

Для справки: В 1975 году 100 речных круизных судов на 80 маршрутах перевезли более 1 млн. туристов. В 1992 году на внутренних водных путях России эксплуатировалось 199 круизных судна, т.е. в настоящее время количество эксплуатируемых речных круизных судов сократилось в 2 раза.

Средний возраст речных круизников приблизился к 40 годам, но все эксплуатируемые суда находятся в надлежащем техническом состоянии, многие из них прошли глубокую модернизацию, позволившую повысить безопасность судоходства и уровень комфортабельности. При этом, увеличение площади кают, естественно, сокращает общую пассажироместность.

Объемы перевозок по речным круизным маршрутам за последние ряд лет стабильны и составляют порядка 300 тыс. российских и иностранных граждан за навигацию. Мы видим большие перспективы и в европейской и в азиатской части страны, в том числе и не реализованный круизный потенциал озера Байкал. Но, надо учитывать, что судно – это лишь один из элементов круизного бизнеса. Для развития круизного судоходства необходима консолидация усилий бизнеса, федеральных и региональных органов власти, слаженная работа многих отраслей экономики. Только совместные усилия позволят найти решение всех проблем и реализовать потенциал российских рек и озер.

- Расскажите подробнее, что же мешает нам в полной мере использовать имеющийся круизный потенциал?

А.Ю.: Круизное судоходство – это деятельность на стыке многих отраслей. Соответственно, на эту деятельность влияет большое количество факторов: геополитические и экономические аспекты, инфраструктур-



ные ограничения, государственная политика в сфере формирования стоимости услуг естественных монополий, стоимость топлива и многие другие.

Так, например, когда мы говорим о въездном сегменте, то для ощутимого роста необходимо упрощение визовых формальностей для иностранных граждан. Этот тезис подтверждается опытом многих стран, в том числе и России. Сейчас, как известно, с учетом практики при проведении в России Чемпионата мира по футболу, принято решение об оформлении электронных виз. По нашему мнению, существенный положительный эффект этого нововведения будет проявляться и в сфере круизного судоходства. Безусловно, рост спроса потребует определенной работы, направленной на предоставление качественных услуг на борту судов и на берегу.

Круизное судоходство предъявляет особые требования к береговой инфраструктуре для приема судов, их обслуживания и обслуживания пассажиров. В последние годы в нашей стране реализованы масштабные проекты в этой сфере. В первую очередь, конечно, Морской фасад в Санкт-Петербурге. Следует упомянуть и Сочинский пассажирский порт,

новый морской вокзал в Петропавловске-Камчатском. Начато строительство Международного морского пассажирского терминала «Пионерский» в Калининградской области. В тоже время, на Каспии мы не имеем современных терминалов с многосторонними пунктами пропуска через государственную границу Российской Федерации (Астрахань, Махачкала, Дербент), позволившим бы, например, выполнять круизы на строящемся на заводе «Лотос» круизном судне смешанного река-море плавания.

Кстати, хочу сказать, что меры государственной поддержки судостроения и судоходства, в том числе и применение механизма судового утилизационного гранта, который по своей сути – инвестиция федерального бюджета, обеспечивающая возврат вложенных средств через налоговые поступления в бюджеты различных уровней, как на этапе строительства судна, так на протяжении всего жизненного цикла судна, позволили запустить процесс обновления состава круизного флота. В настоящее время на российских верфях строятся четыре круизных судна. Однако, отсутствует серийность, позволившая бы снизить стоимость строи-





тельства, составляющую сейчас несколько миллиардов рублей. Срок окупаемости проекта строительства круизного судна составляет порядка 25 – 30 лет. Учитывая высокие коммерческие риски на протяжении столь длительного периода времени, принять инвестиционное решение без комплекса мер господдержки невозможно. Сейчас на это решились лишь три судоходные компании. Темпы обновления состава флота явно недостаточны, ежегодно количество эксплуатируемых судов сокращается.

- У судоходных компаний есть предложения, что надо сделать, чтобы кардинально изменить этот негативный тренд?

А.Ю.: Судоходное сообщество считает, что необходимо объединение ряда мер господдержки, увеличение размера судового утилизационного гранта для круизных судов до 30-50% от стоимости нового судна, поскольку строительная стоимость «круизника» не на 5%, а в 3-4 раза превышает стоимость строительства грузового судна. Альтернативной мерой может быть строительство серий круизных судов по госзаказу с последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоходным компаниям-туроператорам. Собственных средств, которые могли бы быть направлены на судостроение, у судоходных компаний-туроператоров просто нет, рентабельность их работы неуклонно снижается под воздействием целого ряда негативных факторов.

- Каковы эти факторы?

А.Ю.: Я уже говорил о влиянии геополитических и экономических аспектов на этот бизнес. Неблагоприятная геополитическая ситуация вызывает сокращение въездного туристического потока, на внутренний сегмент негативно влияет снижение платежеспособного спроса населения. Кроме того, судоходные компании имеют возможность работать только в период навигации, которые на российских внутренних водных путях ограничены периодом ледостава, это снижает доходную часть и увеличивает расходную. Круизное судоходство находится в сильной зависимости от метео- и гидрологических условий плавания. Периоды маловодности, «зачастившие» на наши реки усугубляют ин-

фраструктурные ограничения на внутренних водных путях. Остро необходима расшивка «узких» мест на Единой глубоководной системе европейской части нашей страны, по которой, как уже отмечалось, проходит подавляющее большинство круизных маршрутов. В первую очередь речь идет о строительстве Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов на Волге и Дону и финансировании текущего содержания внутренних водных путей и гидротехнических сооружений в соответствии с нормативами, утвержденными Правительством Российской Федерации. Решение этих проблем предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.



Судоходное сообщество надеется, что все принятые решения будут исполнены в срок, и мы сможем эффективно использовать и грузовой и пассажирский флот, перестанем менять маршруты и расписания движения круизных судов, пересаживать туристов на автобусы из-за отсутствия глубин, например, на Городецком гидроузле.

- Алексей Юрьевич, вы упомянули стоимость топлива. Как это отразилось на круизном судоходстве?

судового топлива (дизельное, средние дистилляты, мазут и др.) составил более 40-50% к уровню 2017 года. Оптовая цена поставляемого на суда топлива превысила розничные цены на АЗС. Спрогнозировать резкий скачек стоимости топлива было невозможно, компенсировать потери тоже. По нашему мнению, требуется проработка вопроса о механизме компенсации потерь судоходных компаний, вызванных резким подорожанием топлива.

Еще один момент, на котором хотелось бы кратко остановиться. Несмотря на использование судоходными компаниями интернет-технологий по продвижению и реализации круизного турпродукта, для большинства потенциальных путешественников эта сфера остается «terra incognita». Учитывая значительный мультипликативный эффект, генерируемый круизным судоходством в смежных отраслях, и поднимающей авторитет России, как страны, благоприятной для туризма, по-

Круизное судоходство — это деятельность на стыке многих отраслей. Соответственно, на эту деятельность влияет большое количество факторов: геополитические и экономические аспекты, инфраструктурные ограничения, государственная политика в сфере формирования стоимости услуг естественных монополий, стоимость топлива и многие другие

А.Ю.: В структуре эксплуатационных расходов судна стоимость топлива в настоящее время доходит до 40%. Круизные путевки должны были существенно подорожать. Однако, в виду специфики работы по реализации круизного туристического продукта, наши судоходные компании-туроператоры, оказались в крайне тяжелой ситуации. Глубина продаж путевок на российском рынке составляет 6 – 9 месяцев, на внешнем – 1 – 1,5 года.

Сезонное увеличение стоимости топлива в 2017 году по сравнению с 2016 годом составило около 7%. А только за апрель-июнь 2018 года (основной период закупок топлива) рост стоимости всей номенклатуры

Безусловно, судоходные компании задумываются о технологиях, которые позволили бы сократить потребление топлива. На европейских речных причалах есть возможность подключения судна к береговому электропитанию. Внедрение подобной технологии в России могло бы сказаться положительно, наибольший эффект будет достигаться на самом популярном маршруте при длительных стоянках в Москве и Санкт-Петербурге во время проведения береговых экскурсий.

Хотел бы отметить, что постоянно увеличиваются расходы на различные сборы, растет стоимость береговых экскурсионных программ. В сложившейся ситуации говорить о повышении рентабельности сложно.

лагаем целесообразным активизацию продвижения его на внутреннем и международном рынке.

Хотел бы выразить надежду, что постепенно, шаг за шагом, мы преодолеем все препятствия, стоящие на пути развития такой романтической сферы, как круизное судоходство. Будет в полной мере востребован уникальный российский потенциал, ликвидированы инфраструктурные ограничения, государственная политика в данной сфере позволит рентабельно работать судоходным компаниям-туроператорам, строить новые круизные суда, готовить высококвалифицированных специалистов для морских и речных круизных маршрутов России.



Круизные перевозки в России – перспективное направление

Перевозки людей водным транспортом существуют с глубокой древности. Они заслуженно пользуются популярностью, а в некоторых местах до сих пор являются чуть ли не единственным доступным средством перевозки. Наша страна богата судоходными реками и озерами,

Главное преимущество водного транспорта - это наиболее экономичный, экологичный, энергоэффективный и безопасный вид транспорта, который способен доставлять пассажиров в районы, недоступные для других видов перевозки. Эта особенность особенно актуальна в при-

Также водный транспорт позволяет создать уникальный туристический продукт, чтобы в сжатые сроки ознакомиться с неповторимыми природными и историческими местами в России и, возможно, зарубежных стран при выполнении круизов по схеме «река - море (озеро) - река».

Катера серии Риф имеют длину до 20 метров и выполнены из инновационного материала – полиэтилена низкого давления. Завод Риф – первый в России производитель катеров из полиэтилена низкого давления. Материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце, не обрастает микроорганизмами. Жизненный цикл судна увеличен до 50 лет.

однако круизное судоходство до сих пор не сильно развито в России.

Тем не менее, такой вид туризма имеет большие перспективы и постепенно начинает популяризоваться.

родоохранных зонах, таких как Байкал, где портовая инфраструктура оборудована плохо и применяются особые требования к экологичному использованию транспортных средств.

Круизы дают возможность проведения туров с различными программами, направленными только на отдых, сочетающие отдых и спорт, деловые поездки-семинары и т.д.



Катамаран «Снегири»

Водный туризм актуален для прибрежных территорий, в том числе, прибрежных городов – в первую очередь, для малых городов. Данный вид туризма создает

ного внутреннего водного транспорта являются высокий возраст и дальнейшее старение круизного флота. По различным оценкам, в настоящее время на аквато-

риях Российской Федерации в эксплуатации находится от 90 до 130 круизных судов, имеющих средний возраст порядка 45 лет, а минимальный – 25-26 лет. В

У завода есть проект прогулочного судна класса «люкс» под названием «Дельфин» длиной 43 метра и пассажироместимостью 264 человека. Судно имеет 2 палубы: верхнюю – открытую и нижнюю – закрытую с панорамным остеклением, рестораном, прекрасно подходящим для проведения торжественных мероприятий на борту

возможности для их развития, модернизации их инфраструктуры, организации новых рабочих мест, роста занятости и благосостояния местного населения. Особенно актуальны круизные туры для малых городов, где слабо представлены или вовсе отсутствуют промышленные предприятия. В этом случае туризм может стать основным средством для социально-экономического развития территорий.

Почему же при таких преимуществах водный туризм до сих пор не сильно распространён в России?

Одной из основных причин можно назвать медленную модернизацию и обновление существующего флота. Существенными недостатками отечествен-



Катер такси



Теплоход Дельфин

последнее время началось строительство новых судов на отечественных верфях, что очень обнадеживает.

В частности, судостроительно-судоремонтный завод «Риф» построил 2 единицы катамаранов серии «Снегири» длиной 25 метров и пассажироместностью 250 человек. В настоящее время суда эксплуатируются на Москва-реке в качестве ту-

ристических. Также у завода есть проект прогулочного судна класса «люкс» под названием «Дельфин» длиной 43 метра и пассажироместностью 264 человека. Судно имеет 2 палубы: верхнюю – открытую и нижнюю – закрытую с панорамным остеклением, рестораном, прекрасно подходящим для проведения торжественных мероприятий на борту.

В круизное плавание можно отправиться и на небольшом судне – так, в последние десятилетия все большую популярность набирают путешествия на круизных яхтах или катамаранах, вместимостью от 4 до 12 человек. Такие суда могут эксплуатироваться в качестве катеров-такси, что позволит повысить скорость и качество перевозок, а также раз-



Интерьер Пассажирского теплохода Дельфин



Сочи Гранд Марина

гружит автомобильные дороги. Например, в Ростове-на-Дону, где базируется завод Риф, центр города и прогулочная зона с новым парком и стадионом разделены рекой Дон, и основной мост города – Ворошиловский – постоянно загружен. Использование катеров-такси поможет ре-

внутреннего водного транспорта является высокий износ портовой и причальной инфраструктуры. Катер «Риф», благодаря прочности и износостойкости ПНД, может производить швартовые операции на необорудованных причалах, выходить на берег, покрытый песком или гравием, что

«Риф» предлагает своим заказчикам качественные решения и производство железобетонных понтонов, причалов и волноломов по технологиям мирового уровня. Специалистами завода накоплен огромный опыт по планированию, строительству и эксплуатации яхтенных гава-

Использование катеров «Риф» из полиэтилена низкого давления, не нуждающихся в причальных сооружениях, делает доступными множество удивительных по красоте мест и уникальных достопримечательностей, расположенных на больших и малых реках, в местах, удаленных от причалов круизных судов.

шить проблему быстрого и комфортного перемещения между берегами и снизить нагрузку на мосты в городе.

Катера серии Риф имеют длину до 20 метров и выполнены из инновационного материала – полиэтилена низкого давления. Завод Риф – первый в России производитель катеров из полиэтилена низкого давления. Материал не подвержен коррозии, не выгорает на солнце, не обрастает микроорганизмами. Жизненный цикл судна увеличен до 50 лет. Как мы знаем, существенной проблемой в развитии речного туризма с использованием

позволить существенно расширить туристические маршруты.

Использование катеров «Риф» из полиэтилена низкого давления, не нуждающихся в причальных сооружениях, делает доступными множество удивительных по красоте мест и уникальных достопримечательностей, расположенных на больших и малых реках, в местах, удаленных от причалов круизных судов.

Обновление причальных сооружений и портовой инфраструктуры также является важной задачей для популяризации водного туризма. Именно поэтому завод

ней различной конфигурации, например, строительство крупнейшей яхтенной стоянки в России – Сочи Гранд Марин было осуществлено силами нашей компании.

Мы готовы к сотрудничеству в любом регионе и верим, что совместными усилиями можно вернуть популярность и доступность водному туризму и сделать круизные перевозки комфортными, быстрыми, безопасными и рентабельными.

Анастасия Григорова
Директор по маркетингу
ГК «Ростовский порт»



Море, ласковая осень, белый теплоход...

В ОКТЯБРЕ НЫНЕШНЕГО ГОДА КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР «КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ПРИГЛАШАЕТ В ПУТЕШЕСТВИЕ ЗА УСКОЛЬЗАЮЩИМ ЛЕТОМ И НЕЗАБЫВАЕМЫМИ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ

Российский круизный лайнер «Князь Владимир» открыл навигацию-2019 в середине мая. За три летних месяца и сентябрь красавец теплоход совершил два десятка недельных круизов по Черному морю по маршруту Сочи — Новороссийск — Ялта — Севастополь — Сочи. В расписании на октябрь значится еще три рейса. В завершающее навигацию морское путешествие на борту «Князя Владимира» из порта Сочи можно отправиться 13 октября.

Отдых на все сто

Какие ассоциации у вас возникают при упоминании о морских круизах? Фешене-бельный отдых, головокружительные морские пейзажи... Словом, что-то из области голливудских фильмов: шикарное, дорогое и для многих недоступное. Однако компания «Черноморские круизы» — первый российский круизный оператор с 2017 года с успехом разрушает стереотипы, предлагая всем желающим полноценный отдых по цене, которую не кусаются.

Белоснежный девятипалубный лайнер «Князь Владимир» стал той самой первой ласточкой в программе по восстановлению круизных рейсов по Черному морю. Сегодня он совершает рейсы по Черному морю от побережья Кубани до Крыма и обратно. Планируется, что со следующего года в круизный маршрут теплохода будет включена Абхазия: в навигацию-2020 он сделает пять заходов в порт Сухуми. В дальней перспективе заходы в турецкий Стамбул, о чем уже ведутся переговоры между компанией «Черноморские круи-

зы» и представителями турецкой стороны.

Теплоход «Князь Владимир» — это полноценный плавающий отель длиной 142 метра, ориентированный на отдых по системе «всё включено». На его борту 360 кают, в которых могут с комфортом разместиться шестисот пассажиров. К услугам гостей плавающего отеля четыре бассейна с морской водой (два из них — на открытых палубах), аквазона, рестораны с европейской и кавказской кухней, 3D-кинотеатр, салон красоты, детская комната. Словом,

на лайнере «Князь Владимир» есть всё, что нужно для качественного отдыха. Кроме того, для комфорта пассажиров теплоход оборудован стабилизаторами — успокоителями качки.

Те, кто побывал в морском круизе на борту белоснежного лайнера «Князь Владимир» этим летом, с восторгом делятся впечатлениями от путешествия. По словам туристов, во время путешествия им понравилось буквально всё: и уровень сервиса, и вежливость экипажа, и культурно-развлекательная программа... Многие вспоминают блюда шеф-повара Евгения Пленкова, каждое из которых можно назвать кулинарным шедевром, или потрясающие коктейли в исполнении барменов-виртуозов. Кто-то с легкой грустинкой рассказывает о романтической атмосфере, которую создавала на борту теплохода живая скрипичная музыка. Или наоборот, возвращается мысленно к тому искрометному веселью, которым заряжала публику на дневных и вечерних мероприятиях арт-группа «Князя Владимира».

Действительно, на теплоходе есть чем себя занять и на что посмотреть. В прошлом году, к примеру, путешественникам во время круиза посчастливилось наблюдать за работой съемочной группы: на борту «Князя Владимира» проводились съемки эпизодов фильма Валерия Тодоровского «Одесса», который недавно вышел на большие экраны. И в нынешнем году кинокомпания не оставила без внимания круизный лайнер: во время завершающего рейса в октябре он вновь станет съемочной площадкой — теперь для детективного сериала.

Отдыхающие рассказывают, что круизный лайнер пришелся по нраву не только людям, но и черноморским афалинам, которые целыми стаями сопровождают судно в море, а потрясающие морские пейзажи, открывающиеся практически с любой точки на судне, гости называют изюминкой плавающего отеля «Князь Владимир». Такого больше не увидишь ни в одном отеле мира, говорят туристы, обещая себе вернуться на борт «Князя Владимира» в следующем году.

Лучше один раз увидеть...

Все лето и начало осени лайнер «Князь Владимир» по воскресеньям отправлялся в рейс к берегам Крыма из порта Сочи, спустя неделю возвращаясь обратно. На борту путешественники отдыхают с комфортом, а во время остановок в порту по пути следования лайнера получают возможность познакомиться с местными достопримечательностями, посетив разнообразные экскурсии.

К примеру, в обширную экскурсионную программу в Сочи входит посещение Олимпийского парка. В Новороссийске туристы могут отправиться на Малую зем-



лю, в Ялте — подняться на гору Ай-Петри, посетить Воронцовский дворец, увидеть знаменитый замок «Ласточкино гнездо», словно парящий над морем, и Форосскую церковь, стоящую на обрывистом утесе на высоте 412 метров.

В Севастополе путешественникам предложат экскурсии в пещерный город Качи-Кальон — место женской силы, скит святой Анастасии, Бисерный храм, а также отправиться в музейные комплексы «Михайловская батарея» (славящийся самой богатой в мире коллекцией времен Крымской войны 1853—1856 гг.) и «Константиновская батарея» — памятник российского фортификационного искусства, крепость, закрывающая вход в Севастопольскую бухту.

С 2019 года круизы на борту «Князя Владимира» (вместе с экскурсионным маршрутом на теплоходе «Черноморье» и яхтенным — «Паруса Боспора») составляют водную часть маршрута «Золотое кольцо Боспорского царства». Теперь во время недельного путешествия на белоснежном круизном лайнере можно познакомиться с античным наследием Кубани.

Стоит сказать, что, сойдя на берег ради осмотра достопримечательностей городов, где делает остановки «Князь Владимир», туристы не расстанутся с удобствами, которыми наслаждались на его борту. От пищи духовной ничто не должно отвлекать, поэтому на всех экскурсионных маршрутах к услугам путешественников комфортабельные современные автобусы, оборудованные кондиционерами. А в пути опытные экскурсоводы познакомят туристов с историей и современностью посещаемых объектов.

После экскурсий на берегу туристы возвращаются на борт «Князя Владимира», чтобы продолжить морское путешествие. Отметим в скобках, что экскурсии в городах — стоянках лайнера в стоимость круиза не входят, но цены на них весьма демократичны.

Вместе с тем и все прелести морского путешествия на борту «Князя Владимира» туристы получают по вполне приемлемой цене. Стоимость недельного круиза в зависимости от класса выбранной каюты стартует от 28 тысяч рублей. Однако у тех, кто уже включил морской круиз в свои планы на отдых в 2020 году, сейчас есть возможность сэкономить значительную сумму.

Компания «Черноморские круизы» предлагает путешественникам приобрести тур на следующий год по акции «Раннее бронирование». По условиям акции официальная скидка при покупке тура на следующий год с 15 сентября по 31 декабря текущего года составит от 7 до 15 процентов. То есть круиз может «подешеветь» для вас на тысячу, семь тысяч или даже на 50 тысяч рублей, если вы успеете забронировать и оплатить тур до января 2020 года.

В стоимость тура для тех, кто приобрел его по акции «Раннее бронирование», включено питание, развлечения и прочие возможности — как и для всех остальных категорий отдыхающих, которые также могут воспользоваться 35-процентной скидкой на несовершеннолетних детей и 10-процентной — на путешествие группой. Более того, по акции раннего бронирования ребенок до десяти лет может ехать с родителями бесплатно.

Напоследок заметим, что морской круиз может стать прекрасным подарком к важной дате в жизни, например, к свадьбе или юбилею, которые можно отметить в особой атмосфере на борту теплохода «Князь Владимир». Подарите себе и близким круизное путешествие на белоснежном красавце лайнере в следующем году, ведь вы этого достойны!

Подробности об акции «Раннее бронирование» можно узнать по телефону 8 (800) 350-30-55.

Екатерина Юрченко



Развитие яхтинга и строительство марин в России: история вопроса, сегодняшнее состояние, проблемы и пути их решения

Автор – Сергей Владимирович Сологуб, кандидат юридических наук, член Научно-экспертного совета (НЭС) Морской коллегии при Правительстве РФ, руководитель секции НЭС по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в Российской Федерации.

С момента своего создания в 2014 году секция Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в России проделала огромную работу по популяризации данного вида спортивного отдыха, созданию необходимого имиджа яхтенному туризму в СМИ, работе с населением, администрациями Республики Крым и Севастополя.

Мы надеемся, что и новый руководитель субъекта – врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев со своей командой тоже проникнутся нашими идеями развития морского яхтенного туризма и яхтенной инфраструктуры в регионе, будут всячески способствовать их реализации и помогать нам в работе.

Пять лет плодотворного пути

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

Её цель – популяризация яхтинга в России и продвижение интересов яхтсменов и яхтенной индустрии РФ. Представительства

секции по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в РФ открыты в Москве, Новороссийске и Севастополе.

В 2015 году Президент РФ Владимир Путин дал поручение о поддержке и развитии яхтинга и морского туризма на Крымском полуострове. С этой целью в Республике Крым и Севастополе при активном участии секции НЭС по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в РФ был создан экспертный совет по развитию яхтинга, в который, наряду с руководителями субъектов, вошли члены региональной федерации парусного спорта.

Руководство секции НЭС провело боль-

шое количество деловых встреч с представителями организаций и ассоциаций яхтенной индустрии России, мы неоднократно обсуждали необходимые вопросы с депутатами Государственной Думы Федерального Собрания РФ и активом, лоббирующим интересы развития яхтинга в Крыму. Всё это помогает нам в выработке совместных позиций с представителями отечественного яхтенного бизнеса на Крымском полуострове, подготовке законопроектов, которые в перспективе должны будут облегчить жизнь российским яхтсменам и владельцам моторных яхт, а также будущим гостям Крыма и Севастополя.



В ходе личных встреч с владельцами и крупными строительными инвесторами лучших яхтенных марин, таких как «Марина Монте-Карло», «Лимассол Марина», «Дубай Марина», были получены гарантии сотрудничества от принца Монако Альберта II, совладельца элитного яхт-клуба Монте-Карло в Монако; Марио Ланитиса, совладельца и председателя совета директоров «Лимассол Марина» на Кипре, пользующейся наибольшей популярностью на Средиземном море, и многих других. Заинтересованность в российском Крыме высказали крупнейшие яхтенные операторы Princess Yachting и Nicol & Campers, которые в том числе планируют обучать персонал яхтенных марин.

В планах секции подготовка и проведение Всероссийской конференции по развитию яхтенного туризма в России. Как ожидается, в ней примут участие члены Морской коллегии при Правительстве РФ и Научно-экспертного совета, директора и управляющие марин, яхт-клубов, яхтостроительных фирм, дилеры, инвесторы, архитекторы, представители таможни, пограничники, сотрудники МЧС, ФМС России и др.

Секция НЭС по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в РФ курирует ту большую работу, которая проводится по освоению площадок под строящиеся черноморско-азовские яхтенные гавани. Безусловно, в этом вопросе нам требуется посильная помощь Научно-экспертного совета в проработке всех предложений.

Также секция занимается разработкой расширенной концепции развития яхтенного туризма и яхтенных марин в России, которая будет предложена на обсуждение Морской коллегии при Правительстве РФ.

А первое мероприятие при непосредственном участии нашей секции состоялось 14 марта 2015 года в яхт-клубе «Ушакова балка» – это была первая парусная регата «Русская весна – 2015», посвящённая годовщине возвращения Крыма и Севастополя в состав Российской Федерации.

Организаторами «Русской весны – 2015» выступили Федерация парусного спорта Севастополя и Республики Крым совместно с Морской коллегией при Правительстве РФ при поддержке российских спонсоров. На старт регаты вышли шесть яхт международного класса SB20. Соревнования прошли в акватории Севастопольской бухты.

Под парус рядом с заслуженными мастерами спорта встали полномочный пред-

ставитель Президента РФ в Крымском федеральном округе (КФО) Олег Белавенцев, глава Республики Крым Сергей Аксёнов и в то время командующий Краснознамённым Черноморским флотом ВМФ России адмирал Александр Витко. Правительство Севастополя представляли президент Федерации парусного спорта Севастополя Валерий Зубков и вице-президент Федерации парусного спорта Севастополя, начальник Управления по делам молодёжи и спорта, мастер спорта России по парусному спорту Олег Вечирко.

Глава Крыма Сергей Аксёнов впервые ходил под парусом. «Парус удержу, – сказал он перед стартом, – можете на меня рассчитывать. Надеюсь, регата станет традиционной». Соревнования длились около двух ча-





сов. Командующий КЧФ адмирал Александр Витко отметил, что подобные мероприятия чрезвычайно важны: «Чем больше людей будет любить море, волны, парус, корабли, тем сильнее будет флот».

Победителем регаты стал экипаж, в составе которого соревновался полномочный представитель Президента РФ в КФО Олег Белавенцев. Он подчеркнул, что парусный спорт является одним из базовых видов для Крыма и Севастополя и регата должна дать новый толчок его развитию. «Это знаковое событие для города, потому что Севастополь без Военно-Морского Флота и парусов – это не Севастополь. Город всегда был главной базой для подготовки мастеров высокого класса, международного класса, яхтсменов. Сегодня многие из них продемонстрировали мастерство», – сказал Олег Белавенцев.

По мнению участников состязаний, тогда парусная регата «Русская весна – 2015» стала одним из самых ярких событий, посвящённых первой годовщине воссоединения Крыма с Россией.

С той поры парусные регаты «Русская весна» стали традиционными – они проводятся ежегодно весной и посвящаются очередной годовщине воссоединения Крыма с Россией.

Так, например, в прошлогодней «Русской весне – 2018» на призы полномочного представителя Президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе (СКФО) Героя России вице-адмирала Олега Белавенцева участвовало около 200 спортсменов из восьми регионов России. Они выступали в

классах яхт SB20 с пересадкой экипажей, а также юные яхтсмены классов «Оптимист», «Кадет», «Зум-8». В регате приняли участие более 60 яхт, девять из которых SB20. Это было почти вдвое больше, чем в 2017 году.

В числе VIP-участников были полномочный представитель Президента РФ в СКФО Олег Белавенцев, глава Республики Северная Осетия-Алания Вячеслав Битаров, губернатор Ставропольского края Владимир Владимиров, глава Республики Ингушетия Юнус-бек Евкуров, Кабардино-Балкарской Республики Юрий Коков, Карачаево-Черкесской Республики Рашид Темрезов и губернатор Севастополя Дмитрий Овсянников, а также командующий Черноморским флотом адмирал Александр Витко.

Как отметил президент Федерации парусного спорта Севастополя Валерий Зубков, «это была жёсткая бескомпромиссная спортивная борьба, потребовавшая мужества, воли, выдержки. И адреналина, и удовольствия хватило всем. Регата прошла успешно, стала традиционной и пользуется всё большей популярностью. В этом, как и прошлом году были прекрасные награды победителям».

А глава Республики Крым Сергей Аксёнов подчеркнул, «мы рады, что это мероприятие расширяется, привлекает всё больше новых участников и является дополнительным стимулом губернаторам выстроить тёплые отношения. Парусный спорт в Крыму должен и будет развиваться, в этом нет никаких сомнений. Помимо наличия всех условий мы

также поддерживаем профессиональную крымскую команду по этому виду спорта».

В этом году V парусная регата «Русская весна – 2019» проходила с 15 по 17 марта в акватории Севастопольской бухты в два этапа. В соревнованиях участвовали 11 взрослых экипажей в классе гоночных яхт SB20 и 70 детей на яхтах класса «Оптимист», «Лазер 4.7» и «Зум-8» – всего более 100 человек из Москвы, Санкт-Петербурга, Республики Крым, Севастополя, Краснодарского края и Самарской области. Среди них были чемпионы мира, Европы, участники Олимпийских игр, мастера спорта и мастера спорта международного класса, имеющие большой опыт и множество побед и титулов.

В самом престижном классе яхт SB20 спортсмены провели в акватории Севастопольской бухты четыре гонки. Победу одержал экипаж мастера спорта международного класса старшего матроса контрактной службы с гвардейского ордена Нахимова ракетного крейсера «Москва» Юрия Божедомова. Второе место было у экипажа Анастасии Морозовой. Тройку призёров замкнул экипаж Тараса Обруча из Керчи.

Как отметил командующий Черноморским флотом Герой России вице-адмирал Александр Моисеев, «такая гонка с участием известных людей подчеркивает значимость события, которое прошло пять лет назад». А ещё это означает, что Республика Крым и Севастополь становятся всё более востребованными для соревнований по парусному спорту.



А в июне 2019 года в Севастополе прошли ещё одни крупнейшие в России соревнования по парусному спорту: регата «Кубок Крыма – 2019» собрала без малого 200 спортсменов из 10 регионов России.

«Регата проходит не один десяток лет. После воссоединения Крыма с РФ соревнования получили статус всероссийских, – сказал главный организатор соревнований, президент Федерации парусного спорта Севастополя капитан 1 ранга запаса Валерий Зубков. – И с каждым годом растёт их престиж и количество участников. В этот раз в гонках участвовали 25 экипажей крейсерских яхт в шести группах. За 11 дней регаты яхтсмены прошли более 350 морских миль, увидев живописные пейзажи крымского побережья. Наш город-герой в очередной раз показал, что возвращает себе статус столицы парусного спорта России».



престижной парусной регаты стоял один из корифеев отечественного парусного спорта, яхтенный капитан с большим опытом, президент Ассоциации яхтсменов Чёрного моря и вице-президент Федерации парусного спорта Севастополя капитан 1 ранга в отставке Игорь Петров.

Будучи членом Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, руководителем секции по развитию яхтенного туризма в нашей стране, я в течение длительного времени занимался различными «морскими» проектами. Среди них, например, – обеспечение пассажирских и грузоперевозок в Азово-Черноморском бассейне; организация скоростных прибрежных линий между портами Краснодарского края и Крыма; обеспечение безопасности мореплавания; нормативно-правовое регулирование лоцманской деятельности в Российской Федерации; вопросы развития судостроения; модернизация портов; совершенствование судоходства;

По традиции Севастополь представляли военнослужащие Черноморского флота. В состязаниях участвовали практически все крейсерские яхты ЧВВМУ имени П. С. Нахимова.

Протяжённый маршрут 2019 года – из Севастополя вдоль ЮБК через Балаклаву и Ялту до Феодосии и обратно, а затем к озеру Донгуз – позволил участникам испытать себя в длительных переходах при различных ветровых условиях. И как подчеркнул Валерий Зубков, «что очень важно, не было никаких проблем с заходом в порты, включая военную гавань в Феодосии, за что спасибо пограничникам».

К слову, в 2020 году состоится юбилейная тридцатая регата «Кубок Крыма»: первый парусный фестиваль «Кубок Крыма» Ассоциация яхтсменов Чёрного моря провела в далеком 1990 году ещё в бывшем Советском Союзе. Примечательно, что у истоков этой



внедрение новых технологий в производство морской техники и судов гражданского назначения; развитие яхтенных марин на черноморском побережье, а также многие другие вопросы морской индустрии России.

В 2014 году на уровне Правительства РФ была принята Стратегия развития яхтенного туризма. Создание необходимой инфраструктуры в прибрежных зонах признали стратегическим элементом развития территории полуострова и всего Азово-Черноморского бассейна. При содействии Морской коллегии при Правительстве РФ, участии федерального бюджета и крупных инвесторов это должно трансформироваться в мощную федеральную программу по созданию сети марин.

Например, по международным нормам подобные гавани должны быть расположены через каждые 80–100 морских миль (148,16–185,2 км) – для возможности ротации иностранных и российских яхт по новому туристическому маршруту. И подобная гавань – это не просто стоянка для яхт, это и жильё, и рестораны, и магазины, то есть плюс ко всему это ещё и сотни рабочих мест, и колоссальные поступления в бюджет. Например, оборот турецких яхтенных гаваней составляет около \$2 млрд за сезон. Турецкие власти озвучили намерения увеличить к 2023 году ежегодные доходы от яхтенного туризма в Турции до \$10 млрд.

Поэтому российские инвесторы рассматривают Крым как перспективную площадку для развёртывания сети яхтенных марин. В связи с чем в настоящее время в Крыму и Севастополе реализуются проекты по строительству яхтенных гаваней.

Считаю, что именно развитие яхтинга – при поддержке и внимании со стороны государственной власти – может стать бюджетообразующей отраслью полуострова. Благодаря реализации этой новаторской идеи в Крыму появятся новые рабочие места и увеличатся денежные поступления в бюджет. Выигрывают все: государство получает доход в местный бюджет, а владельцы яхт и гости марин – соответствующие комфортные и цивилизованные условия пребывания. И это неполный список всех положительных аспектов.



По моим расчётам, развертывание 15 марин обеспечит годовой доход не менее чем в €37,46 млн.

Не думаю, что появление яхтенных марин в самом Севастополе испортит общую картину города или нарушит его архаичность. Скорее, наоборот – яхты и маринны придадут береговой линии новизну и неповторимый колорит.

Кроме этого, 2 августа 2016 года в Севастополе под моим, как главы секции НЭС, руководством было открыто представительство ситуационного центра Всероссийского общества спасания на водах (ВОСВОД) РФ. Активное участие в этом событии принял и председатель Центрального совета ВОСВОД России генерал-полковник Пётр Нелезин.

Потенциал Севастополя для строительства марин огромен

В Крыму и, в частности, в Севастополе созданы все необходимые предпосылки для строительства современных яхтенных марин и новых парковых зон, аналогичных успешным зарубежным проектам. Природа, ланд-

шафт и акватория данного российского региона не уступают популярным заграничным курортам, но, честно сказать, пока он проигрывает им в инфраструктуре. Тем не менее, опыт крупных российских девелоперов, работающих в партнёрстве с зарубежными коллегами, уже позволяет реализовывать проекты-аналоги.

Я считаю, что жителям и гостям Севастополя скорее придётся по душе современная марина – проект, аналогичный Limassol Marina на Кипре, с парковой зоной вместо бетонно-стеклянных небоскребов в зоне акватории.

Реализация данной концепции в регионе станет отличным поводом для гордости местного населения и привлечения туристов в культурно-исторический и военно-патриотический центр. Подобные проекты дадут толчок к развитию комплексного обслуживания интересов Черноморского флота, приборостроения, IT-индустрии, будут способствовать появлению новых рабочих мест и притоку специалистов. Жители и гости Севастополя по достоинству оценят все преимущества концепции современной яхтенной гавани с



богатой инфраструктурой.

Конечно, здесь закономерен вопрос: а почему для создания яхт-марин выбран именно Севастополь? Чем его акватория выгодно отличается от других акваторий Черноморского побережья России или Азовского моря?

Отвечу. Концепция марин предусматривает свободный доступ жителей и гостей ко всей имеющейся прибрежной инфраструктуре, набережной и причалам. Это то основополагающее, что необходимо для развития и успеха подобного объекта, неотделимо от него. Севастополь в этом плане имеет выгодную позицию благодаря не только географическому месторасположению, но и историческому наследию и социальной составляющей.

Если говорить о новых рабочих местах, то местным жителям Севастополя, у которых в крови «жизнь у моря», думаю, не так сложно будет освоить или перепрофилироваться для обслуживания марин. Тут можно говорить о десятках рабочих мест непосредственно в гавани, и о сотнях рабочих мест для поддержания инфраструктуры на суше. Тут и ресторанный бизнес, и гостиничный, и торговля в самом широком понимании, различные развлекательные заведения. И всё это в рамках одной маринны, а потенциал побережья – для нескольких.

Конечно, пока, пожалуй, рано давать конкретный ответ: какие бухты в Севастополе выглядят наиболее привлекательно в рамках подобного проекта? Только благодаря консолидированной работе и после комплексной

проработки вопросов, можно будет делать какие-то конкретные выводы. Повторю лишь, что потенциал Севастополя для реализации проектов марин огромен.

Общая концепция проекта марин понятна – это единство инфраструктуры прибрежной зоны и моря. Подъезжая на автомобиле и удобно его припарковав, вы можете посетить целый ряд объектов: рестораны и пункты общественного питания, развлекательные объекты, торговые площади. Для любителей экзотического вида отдыха будут предоставлены услуги акватории. Архитектура и проектирование на данный момент в работе. Могу лишь добавить, что марина в Севастополе не будет уступать зарубежным проектам-аналогам.

Уникальность яхтенной маринны в Балаклаве

Исторически яхтенная марина функционирует в Балаклаве, где имеется удобное естественное укрытие для неё. Морской комплекс способен принимать на швартовку суда длиной свыше 20 м. В самой бухте даже зимой не бывает штормов. Благодаря причальной линии протяжённостью более 700 м, марина способна в любое время суток принять 250–270 яхт различного класса. Ограничение по осадке составляет 3,5 м.

Балаклава – небольшой городок, расположенный на западном побережье полуострова Крым на территории города федерального значения Севастополя. Её бухта и

окрестности обладают поразительным разнообразием природных условий, а также богатым культурно-историческим наследием – история городка насчитывает более 2 500 лет. Необыкновенные памятники Балаклавы привлекают сотни тысяч туристов ежегодно. При этом, из-за исключительного географического расположения бухта защищена от сильного ветра и волн и по праву является одним из самых удобных мест для швартовки судов на черноморском побережье, что позволяет превратить Балаклавскую бухту в уникальную яхтенную гавань.

В настоящее время в Балаклавском муниципальном округе проживает около 50 тысяч человек, что составляет примерно 10% населения Севастополя. При этом, территория округа занимает практически 50% от общей территории субъекта.

Отмечу, что, вопреки предубеждениям, яхтенный туризм не является привилегией самых обеспеченных людей. По статистике, до 300 тысяч граждан России отдыхают на яхтах за рубежом. Именно это количество яхтсменов является первоначальным потенциалом для развития внутреннего рынка. Яхтенный туризм вполне может стать источником значительного дохода в бюджет региона.

Так, по данным официальной статистики Средиземноморской яхтенной чартерной ассоциации, доход от яхтенного туризма составил в прошлом году около 40 млрд долларов, при этом прогнозируется его рост на 30% к 2020 г.

Порядка 2,5 млн яхтенных туристов отдыхают в Греции ежегодно. Причем, ещё 15



лет назад развитие данного направления в этой стране было на низком уровне и общий поток яхтсменов составлял лишь малую часть от нынешних показателей. Однако благодаря изменениям в политике государства в 2002 году был принят специальный пакет законов, стимулирующих развитие яхтинга и яхтенного бизнеса. Сейчас Греция является второй по популярности страной в Европе (после Хорватии) для путешествий на яхте.

Другое государство в Карибском регионе – Антигуа и Барбуда состоит из двух островов с общей протяженностью береговой линии 158 км. Там располагается 10 комфортабельных марин, которые ежегодно принимают сотни тысяч яхт длиной от 8 до 100 метров.

По поручению Президента РФ для реализации огромного туристско-рекреационного потенциала Балаклавы правительство Севастополя утвердило приоритетный проект гражданского развития района Балаклавской бухты как международного центра туризма. «Дорожная карта» проекта предусматривает ряд мероприятий, включая строительство яхтенной марины, благоустройство набережных и прилегающих территорий.

Балаклавская «дорожная карта»

В 2017 году при непосредственном и активном участии секции НЭС по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в Российской Федерации правительство Севастополя разработало «дорожную

карту» проекта по развитию района Балаклавской бухты, отдельный раздел которой посвящён развитию яхтинга и яхтенного туризма в целом.

Во исполнение поручения Президента Российской Федерации «дорожная карта» предусматривает следующие мероприятия:

I – Формирование инвестиционного проекта по объекту «Строительство гидротехнических сооружений для яхтенной марины, г. Севастополь» (далее – Объект) Федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года», утверждённой Постановлением Правительства РФ от 11 августа 2014 г. № 790 (далее – ФЦП), с объёмом инвестиций в размере 3 835 тыс. рублей на 2018–2020 гг.

В рамках подготовки паспорта инвестиционного проекта Объекта ФЦП запланировано следующее:

1). Инвентаризация имущественных прав. Проведение кадастровых работ для регистрации права собственности города Севастополя на гидротехнические сооружения (ГТС) и иные объекты, проведение комплексного инженерного обследования, а также для паспортизации и освидетельствования.

2). Определение видов и объёмов работ по строительству яхтенной марины для стоянки около 650 судов размером от 6 до 62,5 метров, а также по благоустройству набережной и прилегающих территорий.

В частности, в инвестиционном проекте

прописаны:

- реконструкция гидротехнических сооружений (причалов, корней причалов, набережной);
- приобретение плавпричалов (стоечных судов);
- возведение / реконструкция инженерных сетей;

• очищение дна Балаклавской бухты от крупногабаритного мусора;

• реконструкция здания, расположенного по адресу г. Севастополь, Балаклава, Набережная Назукина, 2а, для создания административного объекта для участка пункта пропуска государственной границы Российской Федерации, размещения спасательной службы, а также представителей капитана морского порта Севастополь.

3). Формирование необходимого пакета документов и прохождение первого этапа публичного технологического и ценового аудита инвестиционного проекта – до 20.11.2017 г., а не позднее 01.01.2018 г. – получение положительного заключения инвестиционного проекта в Минэкономразвития России.

4). В 2018–2019 гг. – проведение проектно-изыскательных работ, государственной экспертизы и публичного технологического и ценового аудита проектной документации, а в 2019–2020 гг. – реализация предусмотренных строительно-монтажных работ и закупок.

II – Реализация инвестиционного проекта

Объекта по ФЦП обеспечит стимулирование реализации следующих внебюджетных инвестиционных проектов:

- возведение яхтенного судоремонтного комплекса, не имеющего аналогов на Крымском полуострове;
- строительство многофункционального общественного центра;
- создание гостиничного комплекса и общественного пляжа с бассейном;
- реставрация театра «Родина»;
- создание музея;
- установление топливно-заправочного комплекса;
- девелопмент территории Западно-Балаклавского карьера площадью 60 Га.

III – Планирование и реализация государственных программ города Севастополя:

- совершенствование дорожно-транспортной инфраструктуры района Балаклавской бухты (2017–2020 гг.);
- государственный мониторинг водных объектов, реставрация / реконструкция зданий и сооружений, расположенных на прибрежной территории (2019–2020 гг.);
- создание пешеходной набережной с рыбным рынком и др.

IV – Развитие яхтинга и яхтенного туризма в регионе. В этих целях для комплексного подхода развития Балаклавской бухты как международного центра туризма правительство Севастополя инициировало ряд мероприятий, которые способствуют повышению привлекательности региона для захода

парусных и моторных яхт, в том числе:

- создание дополнительных защищённых мест стоянки для реализации яхтенного маршрута;
- разработка совместной программы с Республикой Крым в рамках Крымского морского совета;
- внесение предложений по изменению действующего законодательства, в том числе в целях облегчения процедуры таможенного и пограничного оформления маломерных судов, а также развития яхтенного charterного бизнеса в России.

Реализация проекта запланирована на 2020 год. Объём бюджетных и внебюджетных инвестиций составит порядка 10 млрд рублей.

Развитие яхтенного туризма в Балаклавской бухте обеспечит субъекту целый ряд преимуществ, включая продление туристического сезона за счёт смежных яхтенных мероприятий; увеличение количества рабочих мест, а также популяризацию города Севастополя как центра яхтенного туризма в Крыму.

Для инвесторов же это – возможность занять свободную нишу бизнеса в России, вести бизнес в свободной экономической зоне, получать прямой доход от аренды и долгосрочного пользования объектами яхтенной инфраструктуры, а также получать доход от charterного бизнеса и многое другое.

Развитие яхтенных марин на Черноморском побережье России сопряжено с теми

трудностями, что за редким исключением здесь не имеется естественных укрытий. Поэтому в силу гидрографических и географических особенностей, реализовывать проекты марин лишь за счёт частных инвестиций не представляется возможным. Здесь необходимо участие государства. Оно должно выражаться, в первую очередь, в строительстве волнозащитных сооружений. Если мы хотим развивать марину на черноморском побережье, то без инвестиций федерального бюджета это сделать невозможно.

Кроме того, как указывал выше, развитию яхтенного дела будет способствовать совершенствование законодательства.

В качестве примера приведу реализацию проекта по созданию яхтенной марины в Лимассоле (Кипр), соинвестором которого выступали российские спонсоры. «Лимассол Марина» – один из крупнейших подобных проектов в Средиземном море с объёмом инвестиций примерно в 500 млн евро. По моему мнению, успех проекта был напрямую связан с участием государства, доля которого в проекте составила 30%. Кроме того, для успешного развития яхтенной индустрии нужна организация целой сети марин. В целом, по моей оценке, Россия при правильном подходе сможет создать очень ёмкий черноморский рынок яхтенной индустрии.

Яхтинг – очень перспективное направление туризма, доход от яхтенного туризма в мире к 2020 году, по прогнозам, достигнет порядка 50 млрд долларов.





Конкуренция будет жёсткой

В октябре 2018 года региональная межведомственная команда представила проект развития яхтенного туризма и экстремальных видов спорта в Республике Крым. Документ предусматривает строительство семи яхтенных марин почти на четыре тысячи мест.

Как отмечает заместитель министра экономического развития Республики Крым Татьяна Малий, по покупке яхт Россия занимает в мире второе место после США (спрос в 2017 году увеличился на 37%). При этом их ремонт, хранение, стоянка, а также эксплуатация производятся преимущественно за пределами России. На стоянку и обслуживание яхт россияне тратят ежегодно около 200 миллионов евро. Например, стоимость зимовки в Европе составляет от 4,5 до 30 тысяч евро в год (до 200 евро в сутки). Так что эти деньги уходят сейчас в другие страны: Польшу, Германию, Голландию, Хорватию, Китай, Тайвань и Турцию. В то время как у Крыма есть большой потенциал для развития яхтенного туризма и сопутствующей инфраструктуры.

Протяжённость береговой линии Крымского полуострова – 2,5 тысячи км. Это больше, чем в Краснодарском крае, где уже есть яхтенные марины. В Крыму же такая пока только одна – в Балаклаве (Севастополь). На учёте в двух регионах находится всего шесть тысяч маломерных судов. Для сравнения: в Санкт-Петербурге их около 50 тысяч.

Разработанный межведомственной группой проект предусматривает создание на полуострове семи яхтенных марин на 3850 мест: в Ялте, Евпатории, Коктебеле, Феодосии и две в Керчи. В них планируется размещать как маломерные, так и круизные суда. А также там намерены организовать судовое сопровождение, пограничные и таможенные услуги и гостиничный сервис.

Например, в марине «Генуэзский мол» в Керчи на площади 6,6 гектара планируется разместить от 350 до 450 парковочных мест, отель на 170 номеров, олимпийский бассейн, ангар для хранения маломерных судов, заправочную станцию и паркинг. Марина «Аршинцева коса» в Керчи объединит производство и обслуживание маломерных судов, а также благоустроенные гостиницы и пляжи. Коктебель выделит под марину три гектара, где смогут одновременно бросить якорь 55 яхт. В Ялте площадь позволит разместить 270 маломерных судов, а в Евпатории планируется создание круглогодичной парковки на 700 плавсредств.

«Географическое расположение Крыма и климатические условия позволяют осуществлять переходы во внутренние воды России, в Европу через Дунай, выходить в Средиземное море и Атлантику через пролив Босфор, – подчёркивает Татьяна Малий. – А благоприятные условия для плавания – 7–8 месяцев в году, что сопоставимо с Италией».

Данная инициатива разработана в соответствии со стратегией социально-экономи-

ческого развития Республики Крым. Проекты строительства яхтенных марин планируется увязать с ФЦП, в рамках которой будет создана необходимая инфраструктура. Реализация задуманного даст синергетический эффект с привлечением смежных отраслей. В частности, поможет загрузить дополнительными заказами на ремонт и обслуживание маломерных судов предприятия судоремонтного и судостроительного кластера.

Как уже отмечал, положительным эффектом развития яхтенного туризма в республике станет увеличение продолжительности активного курортного сезона не менее чем на 50%, значит, отдыхающих в Крыму станет больше в полтора – два раза.

Прогнозируется потенциальный рост налоговых поступлений, а также увеличение доли туристических услуг в структуре внутреннего регионального продукта не менее чем вдвое.

Проект планируется реализовать в несколько этапов за счет средств частных инвесторов и федерального бюджета. Общий объём инвестиций – около 50 миллиардов рублей, в том числе 20 миллиардов – бюджетные средства.

По предварительным расчётам, дополнительные налоговые отчисления начнутся примерно с 2024 года и составят 1,5–3 миллиарда рублей ежегодно, с 2024 по 2017 год – 3–7 миллиардов рублей, до 2030 года – 7–12 миллиардов.

Цифры большие, но это не прямые посту-

пления в бюджет от реализации проекта, а общая сумма с учётом синергетического эффекта, который он даст в остальных отраслях экономики.

К сожалению, на пути реализации этого проекта ещё много препятствий. Во-первых, отсутствие необходимой инфраструктуры либо её изношенность и несовершенство градостроительной документации. Во-вторых, громоздкие административные барьеры. В-третьих, значительно усложняют выполнение проекта пограничный и визовый режимы. Для этого предлагается освободить из-под пограничного контроля двухмильную морскую зону от Крымского моста до Донузлава, чтобы яхты могли совершать ночные переходы.

Ещё один сдерживающий фактор – нехватка квалифицированных кадров, ведь проект предусматривает создание не менее

вет Крыма утвердил соглашение о сотрудничестве с Законодательным собранием Краснодарского края в сфере яхтенного туризма.

В Крыму и Севастополе создадут спортклубы для развития парусного спорта. Как отметил глава региона Сергей Аксёнов, «их планируют открыть в приморских городах, в том числе в Евпатории, Керчи и Феодосии. Сейчас решается вопрос преподавательского состава, уточняется стоимость оснащения таких клубов». В Севастополе проектируется детский яхт-клуб в бухте Казачья.

В настоящее время порядка 12 причалов запланированы, ещё примерно такое же количество предлагается включить в ФЦП по развитию Крыма и Севастополя. Причалы должны быть в Любимовке, Учкеевке (посёлки в составе Севастополя), на все пляжи, по направлению движения из Балаклавы, из всех бухт, причал должен быть в музее-запо-

большой логистический центр для ремонта и обслуживания яхт, будет большой мол для туристов.

18 марта 2019 года во время своего визита в Крым Президент России Владимир Путин сделал акцент на активном развитии яхтинга в Балаклавской бухте. По его словам, развитием яхтинга до сих пор никто не занимался.

«У нас нет ничего в этой сфере (яхтинга – прим. авт.). Нет по многим соображениям. Прежде всего, этим никто никогда не занимался. Климат тоже нужно иметь в виду. У нас сезонность существует – зимой здесь достаточно прохладно», – отметил глава государства на встрече с общественностью Крыма и Севастополя.

«Это одна из уникальных бухт в Азово-Черноморском и Средиземноморском бассейнах. Там можно конфетку сделать, и мы

*«Со своей стороны всячески вас поддержу»
Президент Российской Федерации
Владимир Владимирович Путин*

1,5 тысячи новых рабочих мест. Для их подготовки необходимо, чтобы на полуострове заработали минимум семь учебных центров, которые будут выпускать специалистов для работы в яхтенных маринах.

Кроме того, мы не исключаем, что против проекта выступит теневой бизнес, ведь сейчас развлекательные услуги на воде в основном оказывают нелегально.

Несомненно, будет жёсткая конкуренция и с соседними странами, в первую очередь, с Турцией и Хорватией, которые уже создали развитую инфраструктуру, и такие конкуренты, как Крым, им не нужны. Поэтому мы должны создать продукт, который будет принципиально отличаться от того, что предлагают соседи. И у нас хорошие перспективы, чтобы яхтсменам было комфортно переходить из севастопольской марины в крымские, а затем в Краснодарский край.

28 ноября 2018 года Государственный со-

веднике «Херсонес Таврический». Всего мы должны иметь в Севастополе порядка 25–30 полноценных причалов, это будет стимулировать использование водного транспорта туристами и жителями города.

Центр яхтенного туризма мирового уровня начнут строить в Балаклаве в 2020 году. Его проект разработает генподрядчик строительства Крымского моста – ООО «СТРОЙ-ГАЗМОНТАЖ». Проект создания в Балаклаве мирового центра яхтенного туризма, который предусматривает строительство яхтенной марины, а также благоустройство набережных и прилегающих территорий, определён как приоритетный для Севастополя. Для его реализации ранее предлагалось привлечение федеральных, региональных и частных инвестиций от 10 млрд рублей и сроком до 2023 года.

В частности, в Балаклаве планируется создать стоянки на 600 яхт. Здесь же построят

будем стараться вам помочь», – подчеркнул он и предложил представить проект по созданию базы яхтинга в Балаклавской бухте на рассмотрение первому заместителю главы Администрации Президента РФ Сергею Кириенко.

Владимир Путин также поручил силовым структурам «передвинуться», чтобы обеспечить возможности для развития парусного спорта и создания его базы в Балаклавской бухте.

«Я попросил коллег из силовых структур уже оттуда передвинуться – и Погранслужбы, и Минобороны, и Федеральной службы охраны, чтобы они дали возможность развиваться Крыму и Севастополю», – сказал глава государства.

«Если инфраструктура существует, то тогда появится потребитель. Это 100%. Это касается и иностранных граждан – владельцев этих яхт небольших. И у нас сразу появятся





те, кто будут покупать или в лизинг сдавать. Сразу возникнет этот сектор бизнеса, мгновенно. Вы изложите всё, что вы считаете целесообразным, а я поручу правительству, силовым структурам, которые заботятся о безопасности побережья, всё это проработать, и со своей стороны всячески вас поддержу», - заверил Президент России.

Для качественного развития яхтенного бизнеса на побережье Крыма и Севастополя требуется построить не менее десяти марин. Марины нужно строить в 30–40 милях друг от друга. По нашей оценке, у яхтенного рынка огромный потенциал, это доказывает и мировой опыт.

После визита Президента России Владимира Путина в марте этого года на полуостров предложения по развитию яхтенного туризма в Крыму уже подготовлены и переданы в федеральное правительство. Доклад состоит из нескольких разделов, в том числе приводится опыт других стран и статистика по турпотoku. В него включены предложения о строительстве новых марин и причалов для яхт, адаптации портов для приёма этого вида судов, а также о создании сети заправочных станций. Конечно, развитие яхтенного направления потребует миллиардных вложений со стороны государства и инвесторов, но они окупятся за счёт роста туристического потока и налогов. К слову, по данным налого-

вой службы, граждане РФ в год официально тратят свыше \$300 млн на содержание яхт за пределами страны, и часть из них с удовольствием перевезли бы яхты к нам.

Поэтому, если удастся реализовать планы по развитию яхтенного туризма, то турпоток на Крымский полуостров может значительно вырасти – по нашим оценкам, речь идет о сотнях тысяч человек. Притом, это туристы самых разных категорий, у которых есть возможность с комфортом отдохнуть на судне с двигателем или заняться экстремальным спортом на парусной яхте.

Причём, яхты становятся всё более популярны и для корпоративного отдыха, например, проведения тренингов для коллектива. Или же за рубежом всё чаще встречается совместный прокат яхт: когда судно для путешествия арендуют несколько семей.

Условия для развития яхтинга на Крымском полуострове

На состоявшемся в этом году в Севастополе Международном морском бизнес-форуме SIMBF-2019 его участники обратились к руководству страны с просьбой упростить требования к маломерным судам, чтобы способствовать развитию яхтинга в регионе. Речь идет об устранении пограничного контроля в прибрежной зоне, упрощении про-

цедуры регистрации и перехода госграницы, снижении норм транспортной безопасности, а также о создании условий для чартерных компаний и стимулировании строительства яхт в России.

Чтобы яхты могли свободно курсировать вдоль крымского берега, на расстоянии двух–пяти миль от него предлагается отменить пограничный режим. Первое такое послабление было сделано для Балаклавы. С июня 2018 года контроль отменён не только в самой Балаклавской бухте, но и во всей прибрежной зоне между мысами Фиолент и Айя, популярной у владельцев прогулочных яхт и катеров, дайверов и рыбаков. По словам куратора проекта Марии Литовко, его отмена в Балаклавской бухте реально упростила жизнь судоводителей и дала возможность свободно перемещаться от мыса Айя до Фиолента: «За год никаких проблем из-за этого не возникло». Поэтому сейчас речь идёт об отмене пограничного режима вдоль всего Крымского полуострова.

Севастопольские власти также ведут переговоры с Черноморским флотом и ФСО о закрытых участках акватории, которые яхтсменам сейчас приходится обходить за многие мили от берега либо вообще отказываться от продолжения маршрута.

Так, отдельные участки акватории перекрываются в целях безопасности и оборо-



ны. Но, как отмечает Мария Литовко, одно дело, когда закрываются три морские мили от берега, и этот участок можно обойти, не пересекая госграницу. Однако есть несколько участков прибрежной линии Крыма, где полностью перекрываются все 12 миль вплоть до границы внутренних морских вод РФ. Поэтому, на наш взгляд, необходимо проявить индивидуальный подход и, если не проводятся учения, скажем, сил Черноморского флота, в определённые часы открывать коридор для яхт.

Кроме этого, яхтсмены обращаются с просьбой отменить излишние требования транспортной безопасности. Они объясняют, что в этом и многих других вопросах законодательство не делает различий между маломерным и крупнотоннажным флотом. Например, если речь идёт о лодках и катерах, которые перевозят до 12 пассажиров на пляжи в Балаклаве, то требование иметь на борту охранника для них явно лишнее. Ещё одно «запретное» требование – это обязательное ограждение набережных. Однако, если все участки огородить, то туристический объект превратится в закрытую зону. Поэтому здесь разумнее и целесообразнее не отменять транспортную безопасность, а просто найти баланс, который существует в международной практике.

Также судовладельцы просят упростить предоставление государственных услуг по принципу МФЦ или «одного окна», чтобы они могли получать информацию и подавать документы в одном месте, а не ездить

отдельно в каждую из контролирующих организаций.

Потребуется и экономические стимулы. В первую очередь, они нужны для развития чартерных компаний, сдающих яхты в аренду. Около 300 тысяч наших соотечественников ежегодно уезжают за рубеж, чтобы отдохнуть на арендованных яхтах. Но ведь такие же услуги могут предоставлять и в крымских маринах.

Есть и сугубо местные препоны. Так, яхтсмены жалуются на завышенную стоимость стоянки яхт в крымских портах. Например, в Ялте им навязывают обязательную оплату швартовочных услуг, хотя яхтенные экипажи сами выполняют эту работу. Кроме этого берут плату за высадку каждого пассажира на причал.

Санкции не вечны, а марины строятся надолго

Одной из основных задач для развития яхтенного туризма в Крыму и Севастополе станет создание сети яхтенных портов и стоянок вдоль черноморского побережья. Переход между маринами не должен превышать расстояние, которое яхтсменам комфортно проходить за день – 20 морских миль или около четырех часов пути. Сейчас между наиболее приспособленными стоянками (Балаклава и Ялта) – около 60 миль.

Всего нужно девять портов и яхтенных стоянок, которые ещё называют порт-



убежище, и если мы выполняем эту программу, то у нас появляются 2 тысячи стояночных мест.

Такая сеть яхтенных стоянок даёт возможность пополнить запасы воды и продуктов, при необходимости заправить судно топливом, сменить экипаж и выполнить прочие необходимые для продолжения пути действия. При этом порттовые сооружения должны обеспечить безопасность судов не только при спокойном летнем море, но и в сезон зимних штормов. Инфраструктура действующих портов Крыма частично подходит для работы с яхтами, но в будущем планируется её обновление именно под эти типы судов.

Как пояснил советник министра транспорта Крыма Алексей Волков, «в Евпатории и Ялте инфраструктура в более высокой степени готовности. Они каждый год этим направлением (работой с яхтами) занимаются, также, как и в Севастополе давно развивают яхтенное направление. В Феодосии и Керчи отсутствует инфраструктура, удобная для яхт с точки зрения развлечений и досуга, но есть грузовые порты, где можно встать на стоянку. Реконструкции требуют и сеть портопунктов Крымского полуострова – оборудованных причалов, куда раньше подходили пассажирские суда. В их числе Симеиз, Мисхор, Гурзуф, Партенит».

На реконструкцию и создание инфраструктуры для яхт в портах Крыма ещё в 2014 году, в одной из первых редакций федеральной целевой программы по развитию полуострова, было заложено 4,8 млрд ру-





блей. Сейчас в регионе разработана новая концепция, она уже утверждена Минэкономразвития РФ, и это позволит скорректировать финансирование яхтенных проектов при обновлении технико-экономических обоснований для конкретных объектов.

По словам председателя Федерации парусного спорта Севастополя Валерия Зубкова, в целом также не станет для Крыма проблемой и обеспечение отрасли специалистами: на полуострове есть профессионалы, которые способны заниматься ремонтом судов, и те, кто может стать инструктором или шкипером-сопровождающим для туристов.

Определённые ограничения на развитие отрасли накладывают санкции, введённые некоторыми странами для компаний, сотрудничающих с Крымом, и для судов, входящих в порты полуострова, и их владельцев. В частности, Международная федерация парусного спорта потребовала от коллег в РФ не проводить в Крыму и Севастополе чемпионаты и первенства России, отборочные этапы кубка страны.

Но санкции не смогли полностью перекрыть приток иностранных туристов. Ежегодно в порты Крыма заходят яхты из-за рубежа. Кто-то просто не боится санкций, кто-то под них не подпадает, а кто-то просто от штормов прячется. Причём, согласитесь, санкции не вечны, а марин строятся надолго.

Однако сегодня от Крыма яхтсменов отталкивает не только отсутствие марин. Серьёзно осложняют жизнь владельцам и тре-

бования, которые в России нередко едины для разных типов судов, при этом для маленьких яхт их выполнить труднее, чем для больших круизных лайнеров.

Поэтому, как уже отмечалось выше, для привлечения яхтсменов нужно ослабить правила пограничного и таможенного режима, как это уже сделано в Балаклавской бухте и на участке между мысами Айя и Фиолент в Севастополе, облегчить процедуру для чартерных судов и разрешить юридические вопросы, из-за которых сейчас иностранцы не могут арендовать яхты под российскими флагами. Кроме того, предлагается создать «единое окно», которым могли бы воспользоваться и экипажи прибывающих яхт, и инвесторы в сфере яхтенного туризма. Из-за того, что законодательство, касающееся яхт, – сложное, сейчас приходится оплачивать услуги агентов.

Как это ни парадоксально, но за последние три года третий раз меняются требования технического контроля – по приборам, которые должны стоять на яхтах.

Как отмечает Валерий Зубков, таможенные вопросы по-прежнему достаточно сложны: каждый раз яхта под иностранным флагом должна проходить таможенный контроль, досмотр, проверку документов, но нет инфраструктуры, где было бы удобно это делать. Таможенные пункты пропуска в портах Крымского полуострова изначально ориентированы на грузовые суда и, конечно же, отличаются от тех, которые работают в специ-

ализированных маринах, но сегодня во всех портах Крыма есть пункты пропуска через государственную границу, везде готовы принимать иностранные суда и яхты.

Есть и определённые вопросы, касающиеся пограничного режима. Мы сейчас предлагаем, как пилотный проект, отменить пограничный режим в 5-мильной зоне Крыма.

Есть также проблема с заправкой судов. Для яхт в Крыму практически нет специальных заправок. Поэтому приходится искать альтернативные, зачастую не соответствующие как техническим, так и экологическим требованиям способы передачи топлива. А за рубежом с этим нет проблем: везде оборудованы заправки или специальная машина приезжает прямо на причал.

Однако портовая инфраструктура Крыма строилась, когда для отрасли действовали другие правила, и сейчас трудно найти площадку, которая бы удовлетворяла требованиям законодательства в части работы с топливными грузами. Надо либо всё модернизировать, либо заново строить, но на это пока нет денег. По нашим расчётам, для создания сети топливных станций на этом этапе нужно около 500 млн рублей. Сделать это возможно за счёт инвесторов.

Также по нашим оценкам, оборот в сфере яхтинга на территории Крыма и Севастополя может превышать 30 млрд рублей в первые годы, пока наиболее активно будут идти покупка и продажа яхт, а в последствии этот показатель будет формироваться за счёт об-



служивания судов и услуг, предоставляемых туристам.

Кроме того, развитие яхтенной инфраструктуры приведёт к укреплению береговой линии, привлечёт инвесторов и даст новые заказы для портов и судоремонтных заводов. У нас в Крыму есть судоремонтные заводы, которым сейчас отдали заказы оборонные, но это глобальные проекты. А на ремонте, строительстве, обслуживании яхт они смогут зарабатывать большие деньги. Это поможет нам оживить наши порты с учётом того, что из-за санкций мы не можем принимать грузовые суда и пассажирские теплоходы.

По информации крымского госсовета, строительство яхтенной инфраструктуры и развитие сопутствующих гостиниц, ресторанов и туристических объектов даст региону порядка тысячи рабочих мест, только прямых налогов ожидается около 35 млн рублей в год.

Подводя итог вышеизложенному, резюмирую, что за пять истекших лет – с момента существования вверенной мне секции Научно-экспертного совета – нами была проделана огромная работа по популяризации яхтенного туризма, его поэтапному развитию и строительству марин в Российской Федерации. Практически ежедневно мы проводили активную работу с населением Крыма и Севастополя, администрациями этих субъектов РФ.

Нами организовано большое количество мероприятий и парусных регат в Севастополе, там же создано постоянно действующее представительство нашей секции и НЭС Морской коллегии при Правительстве РФ.

Ещё в 2013 году секцией изначально была предложена выверенная схема расположения 14 портопунктов (марин), концепция связки яхтенного маршрута от яхт-клуба Имеретинский в Олимпийском парке, «Гранд Марина Сочи» до Евпатории.

В дальнейшем была проработана и согласована с главой Республики Крым Сергеем Аксёновым концепция развития Ялтинской

Гранд Марины (нового порта Ялта) как основного хаба для яхтенного туризма в Крыму.

Секцией также разработаны генеральный план и эскизы Гранд Марины на мысе Хрустальный в Севастополе, порта в Балаклавской бухте как основной яхтенной гавани с инфраструктурой и зоной рекреации. В своё время эта концепция была мною предложена и положительно рассмотрена полномочным представителем Президента России в Крымском федеральном округе Олегом Белавенцевым и губернатором Севастополя Сергеем Меняйло. После этого согласованное предложение было вынесено на рассмотрение Президента РФ.

Все вышеперечисленные мероприятия, организованные и проводимые секцией по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в России, сопровождались Научно-экспертным советом Морской коллегии при Правительстве РФ, в обязательном порядке рассматривались и согласовывались на его заседаниях.

Так, 30 августа 2017 года на очередном заседании Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации мы обсуждали ход выполнения решения Морской коллегии от 21 декабря 2016 года по вопросу развития Балаклавской бухты города Севастополя. 5 декабря того же года на заседании НЭС мы уже рассматривали концепцию развития Балаклавской бухты Севастополя. Отмечу, что наши совещания всегда проходили в очень конструктивной и деловой атмосфере. При обсуждении вопросов, связанных с гражданским развитием Балаклавской бухты города Севастополя в качестве международного центра туризма и в целом – морского яхтенного туризма и строительства марин в России, высказывались содержательные инициативы и предложения, основанные на глубоком знании действующего законодательства, высоком управленческом профессионализме и большим жизненным опытом членов Научно-экспертного совета.



В завершении статьи хочу выразить слова глубокой благодарности за внимание и поддержку в решении яхтенных проблем и вопросов, равнодушие и отзывчивость председателю НЭС Льву Михайловичу Клячко, его заместителю Александру Леонидовичу Бальбердину и в их лице членам нашей секции по развитию морского яхтенного туризма и строительству марин в России и всего Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ.

Вряд ли вышла бы у нас результативная работа, если б в своё время не была оказана нам поддержка со стороны руководителей полуострова: полномочного представителя Президента РФ в Крымском федеральном округе Олега Белавенцева, главы Крыма Сергея Аксёнова, губернатора Севастополя Сергея Меняйло и многих-многих других, – а также командующих Краснознамённым Черноморским флотом ВМФ России: адмирала Александра Витко и вице-адмирала Александра Моисеева.

Мы надеемся, что и новый руководитель субъекта – врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев со своей командой тоже проникнутся нашими идеями развития морского яхтенного туризма и яхтенной инфраструктуры в регионе, будут всячески способствовать их реализации и помогать нам в работе.

Самые добрые слова адресую крымским и севастопольским соратникам, сплочённой команде корифеев парусного спорта в лице президента Федерации парусного спорта Севастополя Валерия Зубкова и президента Ассоциации яхтсменов Чёрного моря, вице-президента Федерации парусного спорта Севастополя Игоря Петрова.

Боюсь, что вдруг кого-то не назову и этим ненароком обижу.

Поэтому говорю огромное спасибо всем, для кого святы яхтенные паруса над крутыми черноморскими волнами, гортанные крики чаек и свежий попутный ветер!



Общественно-патриотический центр «СЕВАСТОПОЛЬСКАЯ КАЮТ-КОМПАНИЯ»

5 Сентября 2019г в Севастополе открылась «Севастопольская Кают - Компания» место где морское сообщество может собираться для общения, проведения деловых встреч и торжественных мероприятий, празднования семейных и профессиональных праздников, юбилеев и торжественных событий.

Основными целями деятельности центра являются:

- просветительская работа по изучению культурно-исторического наследия и флотских традиций в городе Севастополе (семинары, круглые столы и т.п. по изучение исто-

рии и традиций флота России)

- военно-патриотического воспитания детей и молодежи (организация мероприятий по краеведению и туризму)

- развитие добровольческого (волонтерского) движения (прежде всего в оказании помощи ветеранам флота)

- деятельность в области культуры, искусства (организация работы изостудии, постоянно действующей экспозиции с морской тематикой)

- создание образовательно-технического центра по допризывной подготовке подрастающего поколения к службе в Военно-Морском Флоте Российской Федерации (открытие «Школы юнг»)

- организация встреч с ветеранами флота для социальной адаптации граждан пожилого возраста, обеспечения эффективного использования их потенциала и участия в жизни общества

- организация взаимодействия с другими социально ориентированными некоммерческими организациями в городе Севастополе с целью оказания информационной консультационной и методической поддержки, а также обобщения и распространения их практик.

Обучение детей в специально оборудованных классах:

1. Истории Флота Российского.
2. Флотским вековым обычаям и традициям.
3. Воспитанию патриотизма любви к морю и флоту.

4. Морскому этикету.

5. Корабельному и судовому Уставам.

Место нахождения Севастопольской Кают-Компании: 299011, Российская Федерация, г. Севастополь, набережная Адмирала Перелешина, д.1,

Тел: +7 (869) 254-08-79

www.wardroom.ru

Неизменным руководителем и душой Севастопольской Кают-Компании является уникальный по своей натуре человек, севастополец, преданный и отдавший городу боевой славы и его Флоту всю свою сознательную жизнь - Ковалева Валентина Ивановна.



Морской устав обозначает:

Глава 12. Кают-компания

Современные словари определяют понятие «кают-компания» как «помещение на корабле (судне), служащее для коллективного отдыха, совещаний и общего стола офицеров». Однако для Российского Императорского флота такое объяснение было бы не совсем точным. Вот что гласит статья 1113 Морского устава 1899 г.:

«Кают-компания есть место соединения офицеров в свободное от служебных занятий время. Все находящиеся в оной обязаны соблюдать приличие и порядок, достойные благородного общества офицеров».

Кают-компания как общественное явление вне корабля - символ демократичности внутри офицерского корпуса и место где воспитывается любовь к морю и флоту и сохраняются и поддерживаются традиции)

Исторически сложилось, что кают - компания на корабле представляла собой нечто среднее между береговым Морским собранием (не совсем точный аналог современных Домов офицеров) и военного совета. Все трения, существовавшие между офицерами во время службы либо на берегу, забывались при пересечении кают-компанийского порога.

Именно в кают-компании принималось решение о сопротивлении превосходящим силам турок офицерами брига «Меркурий» в мае 1829 г.



Главой кают - компании был старший офицер. Он улаживал конфликты между членами сообщества, а также председательствовал во всех случаях, когда требовалось коллегиальное решение. **Членами кают - компании были все офицеры, чиновники, а также морские врачи и священник, который в чине армейского капитана приравнялся к офицерам.**

В кают - компании существовали свои неписанные законы. Например, здесь разрешалось курить без санкции командира корабля, что было обязательно, например, на палубе (запрет на курение - постоянный либо временный - мог, правда, ввести и старший офицер). Кстати, за ношение в кают-компанию головного убора можно было легко «схлопотать» замечание в приказе.

Категорически запрещалось обсуждать российские политические проблемы (включая критику Российского Императорского дома), а также вопросы религии и личных взаимоотношений.

Если же на корабль приглашали гостей, то приглашение никогда не делалось от имени только командира. Напротив, в качестве «имени отправителя» использовалась формула «командир и кают - компания», либо «кают-компания».

Гостем кают - компании мог стать далеко не каждый посторонний человек.

И еще одна, очень важная деталь. **Все члены кают - компании, вне зависимости от воинского звания, обращались друг к другу по**

имени и отчеству. Чины и титулы оставались на палубе либо для официальных обращений по службе.

Гордостью любой кают - компании был отказ от использования чинов и титулов даже в служебной обстановке

Порядок в кают - компании поддерживали специально подобранные вестовые.

Итак, кают - компания жила по правилам, которые в наши дни получили бы, наверное, название «кодекс корпоративного поведения». Ведь морское офицерство было самой настоящей корпорацией, ревниво хранившей традиции с Петровских времен, когда часть еще более древних обычаев «перекочевала» из иностранных флотов.

МУЗЕЙ МОДЕЛЕЙ КОРАБЛЕЙ В СЕВАСТОПОЛЬСКОЙ КАЮТ-КОМПАНИИ:

Собрана наиболее полная коллекция всех проектов подводных лодок в масштабе 1:200 - более 60 объектов - является единственной по ряду моделей в Российской Федерации.

С начала 2020 года начинается комплектация музея макетами судов вспомогательного флота. В перспективе задача собрать все ПЛ - порядка 72 единиц, все проекты боевых кораблей - более 20, и основные проекты вспомогательного и спасательного флота - не менее 20.



ПОД ЭГИДОЙ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



В соответствии с Планом работы Морской коллегии на 2019 год в части мероприятий под ее эгидой в период с 29 мая по 1 июня 2019 г. в Архангельской области были проведены межведомственное исследовательское учение по ликвидации чрезвычайных ситуаций на море и научно-практические мероприятия по морской медицине, включая сбор руководящего состава медицинской службы Военно-Морского Флота, расширенное заседание секции по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии (далее – секция), Международный научный конгресс «Морская медицина: прошлое, настоящее и будущее», Всероссийская научно-практическая конференция по истории военно-морской медицины (далее – мероприятия).

В ходе выполнения указанных мероприятий были отработаны практические вопросы взаимодействия федеральных органов исполнительной власти с органами государственной власти приморского субъекта Российской Федерации на примере Архангельской области.

При этом были получены достаточно значимые научно-практические результаты,

которые могут быть использованы как на региональном, так и на федеральном уровнях государственного управления.

В первый день комплекса мероприятий по морской медицине 29 мая 2019 г. проведены **сборы руководящего состава медицинской службы ВМФ**, посвященные подведению итогов деятельности за зимний период обучения 2019 года и уточнению задач медицинским службам флотов, объединений, соединений, воинских частей и организаций ВМФ на летний период обучения 2019 года.

В продолжение научно-практических мероприятий по морской медицине на акватории реки Северная Двина проведено **межведомственное исследовательское учение** по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на море и организации лечебно-эвакуационных мероприятий.

По замыслу учений в акватории Белого моря в 12-мильной зоне потерпел катастрофу туристический теплоход, имеющий на борту 80 человек. На судне возникли пожар и угроза затопления. Первыми приняли сигнал SOS и прибыли в район катастрофы корабли Беломорской военно-морской базы Северного флота. Комиссией Архангельской

области по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности организована поисково-спасательная операция. Пострадавших с борта судна и из воды эвакуировали вертолетом и спасательным судном. На берегу был организован прием массового поступления пострадавших, их медицинская сортировка и эвакуация автомобилями скорой помощи. Проведен хронометраж всех этапов. Проведен анализ положительных сторон и недостатков межведомственного исследовательского учения. Целью учений являлась отработка межведомственного взаимодействия и координации действий ведомств, подразделения которых дислоцированы на территории Архангельской области, включая подразделения Архангельского территориального гарнизона Минобороны России (Беломорская военно-морская база), Морской спасательный подцентр Госморспасслужбы Росморречфлота, подразделения МЧС России, силы и средства, подведомственные исполнительным органам государственной власти Архангельской области (министерство здравоохранения, агентство государственной противопожарной службы и гражд-

данской защиты, министерство транспорта), МВД России, АО «2-ой Архангельский объединенный авиаотряд» (вертолеты МИ-8), ФГБОУ ВО «Северный государственный медицинский университет» Минздрава России, силы и средства, подведомственные органам местного самоуправления.

По результатам исследовательского учения проанализированы действия участников поисково-спасательной операции, сформированы и направлены в их адрес рекомендации по совершенствованию взаимодействия и повышению уровня координации при проведении спасательных мероприятий. Выводы и рекомендации по результатам учений имеют важное прикладное значение и будут использованы в образовательном процессе при обучении студентов и курсантов медицинских, морских и рыбопромышленных учебных заведений, студенческих спасательных отрядов, молодежных военно-патристических организаций.

По мнению Правительства Архангельской области и участников мероприятий от федеральных органов исполнительной власти, необходимо распространить практику аналогичных мероприятий на другие приморские субъекты, регионы и федеральные округа Российской Федерации. При этом планировать их проведение под эгидой Морской коллегии ежегодно.

Важным событием для отечественного морского здравоохранения стало проведение 30 мая 2019 г. в овальном зале Правительства Архангельской области **расширенного заседания секции по морской медицине** Научно-экспертного совета Морской коллегии.

С приветственным словом от Морской коллегии к участникам заседания обратил-



Выставка медицинского оборудования

ся губернатор Архангельской области, член Морской коллегии **Орлов Игорь Анатольевич**.

Обращаясь к участникам заседания, Игорь Анатольевич отметил, что заседание секции – очень важное и понятное для Архангельской области мероприятие: «Я очень рад, что здесь, на нашей земле собрались те, кого действительно волнует благополучие людей, моряков, подводников, всех, кто трудится в море и с ним связан, а жители Архангельской области на 100 % связаны с морем. Я очень рад вас приветствовать. Социально-экономическое развитие Арктических территорий, обеспечение перевозок по Северному морскому пути, развитие морского транспортного сектора – все это важные направления

морской деятельности, которые напрямую зависят от здоровья тех, кто работает в данных секторах народного хозяйства».

В повестку заседания было включено два вопроса:

1. О состоянии и перспективах совершенствования системы медико-санитарного обеспечения субъектов морской деятельности, сохранения и развития человеческого потенциала морских отраслей Российской Федерации;

2. О состоянии и совершенствовании организации медицинской помощи в приморских и островных районах, перспективах кадрового обеспечения морского здравоохранения в Российской Федерации.

Рассмотрение первого вопроса началось с доклада председателя секции по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии профессора **Мосягина И. Г.** о Концепции развития морской медицины в Российской Федерации до 2030 года.

Далее по вопросу совершенствования законодательства в сфере социально-трудовых отношений в морском судоходстве и медицинского обслуживания моряков выступил Первый заместитель председателя Российского профессионального союза моряков **Ковальчук И. В.**

Директор ФГБУЗ «Северный медицинский клинический центр имени Н.А.Семашко» ФМБА России профессор **Казакевич Е. В.** в своем выступлении остановился на проблематике морской медицины в России и перспективах ее развития.

Исполняющий обязанности министра здравоохранения Ненецкого автономного округа **Свиридов С. А.** охарактеризовал в докладе проблемы эвакуации и оказания экстренной и консультативной скорой (санитарно-авиационной) медицинской помощи членам экипажей морских судов, следующих по Северному морскому пути.



Ректор СГМУ профессор Л. Н. Горбатова открывает научный конгресс (в президиуме слева направо: член-корреспондент РАН генерал-майор медицинской службы Симоненко В.Б., профессор Мосягин И.Г., профессор Горбатова Л.Н., академик РАН, генерал-майор медицинской службы Лобзин Ю.В., министр здравоохранения Архангельской области Карпунов А.А.)



С приветственным словом к участникам научного конгресса выступает академик РАН Лобзин Ю.В.

Директор ФГБУ «Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины имени А. М. Никифорова» МЧС России профессор **Алексанин С. С.** представил в докладе современные медицинские технологии в системе МЧС России и возможности их использования в Арктической зоне России.

Директор ФГБУЗ «Мурманский многопрофильный центр имени Н. И. Пирогова ФМБА России», кандидат медицинских наук, депутат Мурманской областной Думы **Минин О. Г.** представил участникам заседания Мурманский многопрофильный центр им. Н. И. Пирогова ФМБА России с позиции опыта учреждения и его перспектив для медико-санитарного обеспечения ядерных проектов в Арктической зоне.

Старший научный сотрудник отраслевого научно-методического центра охраны труда на морском транспорте АО «Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ)» **Кожарова Е. В.** выступила с докладом на тему «Медицинское обеспечение плавсостава, работающего на судах морского флота и водного транспорта под российским флагом».

Заместитель начальника отдела (по морской медицине) организации поисково-спасательных работ на акваториях и подводных работ особого (специального) назначения Департамента спасательных формирований МЧС России **Аникиев А. В.** посвятил доклад особенностям медицинского обеспечения водолазного состава в системе МЧС России. Докладчиком сформулированы пути совершенствования медицинского обеспечения водолазов в системе МЧС России:

1. Разработка и утверждение единого документа по организации медицинского обеспечения водолазов для системы МЧС России;

2. Оснащение всех подразделений МЧС России, использующих водолазных труд, должностями «врач по водолазной медицине», а также оформление медицинской деятельности в качестве уставной и получение лицензии на оказание скорой специализированной медицинской помощи по водолазной медицине;

3. Организация во всех медицинских учреждениях МЧС России водолазных медицинских комиссий;

4. Создание специализированных медицинских подразделений с должностями «врач по водолазной медицине» (возможно на базе действующих медицинских организаций МЧС России) по типу кабинета врача по водолазной медицине, отделения или центра водолазной медицины и баротерапии, обладающих лицензией, в том числе на скорую специализированную медицинскую

помощь по водолазной медицине, и закрепления за указанным подразделением зоны ответственности по территориальному признаку.

Заместитель начальника отдела медицинского обеспечения конверсионных и экстремальных работ Управления здравоохранения и промышленной медицины ФМБА России **Шестеркин А. В.** в своем докладе подробно охарактеризовал перечень проблемных вопросов в сфере оказания медицинской помощи на объектах водного транспорта, для урегулирования которых требуется внесение изменений в законодательные акты, а также предложил пути по их решению.

Рассмотрение второго вопроса повестки заседания секции по морской медицине началось с выступления министра здравоохранения Архангельской области **Карпунова А. А.** об организации медицинской помощи населению приморских и островных территорий. В качестве перспективных направлений развития системы здравоохранения в приморских и островных районах Антон Александрович отметил:

1. Дальнейшее стратегическое планирование организации медицинской помощи с формированием медицинских округов и динамической маршрутизации пациентов;

2. Создание регионального центра скорой медицинской помощи и медицины катастроф;

3. Внедрение единой региональной диспетчерской службы СМП и санитарной авиации, интегрированной с медицинской информационной системой;

4. Развитие санитарной авиации, в том числе увеличение числа воздушных судов с медицинскими модулями, сети вертолетных площадок, взаимодействия со службами «112», МЧС России и Минобороны России;

5. Совершенствование телемедицинских технологий консультирования и дистанционной диагностики.



Командир Беломорской военно-морской базы Северного флота контр-адмирал Кабанцов К.П. передает в дар университету макет госпитального судна «Свирь»



На торжественном открытии первой в России аудитории морской медицины на 250 мест выступает заместитель председателя Правительства Архангельской области Вахрушев А.В.

Заместитель министра здравоохранения Республики Карелия **Матвеева Г. Ю.** посвятила доклад особенностям организации медицинской помощи в приморских районах Республики Карелия.

Заместитель начальника учреждения по безопасности мореплавания и эксплуатации флота ФГБУ «Северный экспедиционный отряд аварийно-спасательных работ» Росрыболовства **Воробьев В. В.** в своем докладе остановился на вопросе сохранения жизни и здоровья на море, оказании медицинской помощи членам экипажей российских промысловых морских судов.

По итогам расширенного заседания секции по морской медицине Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации (далее – секция) сделаны выводы и подготовлены предложения о направлениях дальнейшего развития межведомственного и межрегионального взаимодействия в интересах сохранения человеческого потенциала морских отраслей, развития медико-санитарного обеспечения морской деятельности Российской Федерации и морской медицины.

Учитывая отмеченное, принято решение заседания секции, которое направлено членам Морской коллегии, Министру здравоохранения Российской Федерации, руководителю ФМБА России, руководителю Роспотребнадзора, а также председателям профильных комитетов Совета Федерации и Государственной Думы для рассмотрения на предмет дальнейшего использования на региональном и федеральном уровне в сфере ответственности.

Дальнейшая программа мероприятий включала ознакомление участников с деятельностью Северного медицинского клинического центра имени Н.А.Семашко ФМБА

России, в том числе с его ролью и большим опытом медицинского обслуживания моряков Северного бассейна, перспективами создания на базе медицинского учреждения регионального центра морской медицины (центра охраны здоровья моряков), а также изучению опыта работы центра ядерной медицины.

31 мая 2019 года на базе Северного государственного медицинского университета состоялся **I-ый Международный научный конгресс «Морская медицина: прошлое, настоящее и будущее».**

Открыла научный конгресс ректор университета профессор **Горбатова Л. Н.** С приветственными речами к участникам конгресса обратились директор НИИ детских инфекций Федерального медико-биологического агентства России, главный детский инфекционист Минздрава России, профессор, академик РАН **Лобзин Ю. В.**, министр здравоохранения Архангельской области **Карпунов А. А.**, начальник медицинской службы Главного командования ВМФ профессор **Мосягин И. Г.**

С приветствием к участникам конгресса и с программным докладом об истории зарождения, становления и развития морской медицины в России выступил профессор кафедры терапии неотложных состояний филиала ФГБУ ВО «Военно-медицинская академия имени С.М.Кирова Минобороны России», заслуженный деятель науки РФ, заслуженный врач РФ, профессор, член-корреспондент РАН, генерал-майор медицинской службы **Симоненко В. Б.**

Член совета директоров Международной Ассоциации Морского Здравоохранения (ИМНА) **Синанидис Георгиос** представил доклад на тему «Развитие сотрудничества в морской медицине в Европейских странах».

Учитывая важность Арктического направления национальной политики России, а также и то обстоятельство, что научный конгресс проходил в одном из субъектов Арктической зоны Российской Федерации, директор Коми научного центра Российской академии наук Уральского отделения РАН, доктор медицинских наук, профессор **Бойко Е. Р.** в своем докладе отразил результаты глубокого анализа физиолого-биологических основ формирования патологии на Севере.

В развитие доклада профессора Бойко Е.Р. советник Президента МОУ «Институт инженерной физики» по медико-биологическому направлению, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники по медицине за разработку перфторуглеродных сред, профессор **Маевский Е. И.** выступил с докладом на тему «Обоснование практического применения в Арктике иммунотропных, реологических и метаболических средств».

Заместитель директора ФГУП «Государственный НИИ особо чистых биопрепаратов» ФМБА России по научной работе доктор биологических наук **Зорина В. Н.** представила на суд участников конгресса разработки и перспективы применения биопрепаратов для профилактики и лечения нарушений здоровья, модифицированных внешнесредовыми, производственными и прочими факторами риска.

Заместитель министра здравоохранения Ростовской области по лечебной работе, кандидат медицинских наук, доцент кафедры «Организация здравоохранения и общественное здоровье» ФПК и ППС ФГБОУ ВО «Ростовский государственный медицинский университет» Минздрава России **Ерошенко А. Ю.** выступил с докладом на тему «Перспективы применения различных пожаробезопасных сред в обитаемых герметизируемых объектах специального назначения».

Главный научный сотрудник, заведующий лабораторией института народнохозяйственного прогнозирования РАН **Ревич Б. А.** посвятил доклад влиянию климата на состояние здоровья населения, в частности, новым климатическим рискам и вопросам адаптации.

Главный врач клинической больницы №122 имени А.Г.Соколова Федерального медико-биологического агентства России, доктор медицинских наук, профессор **Накатис Я. А.** дал подробную характеристику возможностям возглавляемого им медицинского учреждения в решении вопросов медико-санитарного обеспечения субъектов морской деятельности в настоящем и будущем.

Далее Президент Международной Ассоциации Здравоохранения (ИМНА) **Денисенко И. В.** представила участникам конгресса доклад на тему «Здоровье и благополучие женщин – моряков. Прошлое, настоящее, будущее. В свете темы Дня Моряка 2019 в МОН равные возможности для женщин в морском



Вручение символического ключа от аудитории морской медицины ректору СГМУ профессору Горбатовой Л.Н.

сообществе», что позволило повысить осознание важности вопроса гендерного равенства и подчеркнуть важность вклада женщин всего мира в морскую индустрию.

В конце выступления Илона Валерьевна подчеркнула важную роль в рассматриваемом вопросе Международной женской ассоциации судоходства и торговли (WISTA), которая является организацией женщин, занимающих руководящие должности в морском транспортном бизнесе и связанных с ним секторов. WISTA является крупным игроком, стремящимся привлечь большее число женщин в отрасль и оказать поддержку. Организация занимается созданием возможностей для делового общения, образования и подготовки специалистов для карьерного роста женщин. Организация была создана в 1974 году шестью женщинами-профессионалами морской отрасли из 3 европейских стран. Сегодня WISTA International насчитывает 40 стран-членов по всему миру с почти 3 тыс. членами, судьба которых связана с доходной отраслью.

Заведующая кафедрой нормальной физиологии Медицинской академии имени С.И.Георгиевского Крымского федерального университета имени В.И.Вернадского, доктор медицинских наук, профессор **Евстафьева Е. В.** рассказала участникам конгресса об истории научных исследований в сфере морского здравоохранения в Крыму и пер-

спективах развития морской медицины в Крымском регионе.

Профессор кафедры социально значимых инфекций Первого Санкт-Петербургского государственного медицинского университета имени И.П.Павлова доктор медицинских наук **Рассохин В. В.** посвятил доклад актуальной проблеме современного здравоохранения на тему «ВИЧ-инфекция – эпидемиология, клиника, последствия».

Профессор кафедры инфекционных болезней (с курсом медицинской паразитологии и тропических заболеваний) ФГБОУ ВО «Военно-медицинская академия имени С. М. Кирова» Минобороны России доктор медицинских наук **Захаренко С. М.** с точки зрения военной и военно-морской медицины охарактеризовал проблему менингококковой инфекции в закрытых коллективах и актуальности ее профилактики.

Начальник научно-исследовательского отделения «Центральный научно-исследовательский и опытно конструкторский институт робототехники и технической кибернетики» (ЦНИИ РТК) **Харламов В. В.** представил в докладе перспективные направления развития медицинской робототехники для Военно-Морского Флота.

Старший научный сотрудник НИИ спасания и подводных технологий ФГБОУ ВО «Военный учебно-научный центр ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала

Флота Советского Союза Н.Г.Кузнецова» Минобороны России **Семенцов В. И.** в докладе остановился на некоторых аспектах создания глубоководной техники с позиции медико-биологического подхода.

Уполномоченный отдела (государственной приёмки кораблей) Военно-Морского Флота, кандидат медицинских наук **Тягнерев А. Т.** посвятил доклад проблеме динамического контроля функционального состояния и работоспособности корабельных специалистов ВМФ в процессе профессиональной деятельности.

Начальник медицинской службы ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова», кандидат медицинских наук **Безкицкий Э. Н.** доложил на конгрессе результаты исследования возможности применения ксенено-аргоно-кислородных дыхательных смесей для поддержания жизнеспособности организма при ранениях с большой кровопотерей.

Старший научный сотрудник ГНЦ Российской Федерации «Институт медико-биологических проблем РАН» **Соколов Г. М.** в докладе на тему «Режимы лечебной рекомпрессии», опираясь на историю баротерапии, оценил положение дел в рассматриваемой области морской медицины, охарактеризовал проблемы системы оказания баромедицинской помощи в России и предложил пути

их решения.

В развитие доклада Соколова Г. М. выступил генеральный директор Специального конструкторского бюро экспериментального оборудования Института медико-биологических проблем РАН **Логунов А. Т.** на тему «Создание трехуровневой системы гипербарической помощи пострадавшим от баротравмы лёгких и декомпрессионных заболеваний».

Начальник медицинской службы Северного флота, доктор медицинских наук **Закревский Ю. Н.** представил на суд участников конгресса результаты исследования по организации спасения и лечения пострадавших в морских катастрофах.

Завершающий доклад на конгрессе выполнил заместитель начальника по медицинской службе флота ГБОУ МО МСЧ «Север-рыба» **Белоусов Д. Н.** на тему «Актуальные вопросы оказания медицинской помощи на судах рыбопромыслового флота Северного бассейна».

Необходимо отметить, что в рамках научного конгресса проходила и **выставка оборудования, изделий медицинского назначения, лекарственных средства и БАД.** Большой интерес у участников научного конгресса вызвала представленная продукция Межрегионального общественного учреждения «Институт инженерной физики» из г. Серпухов и специального конструкторского бюро Института медико-биологических проблем РАН, г. Москва, а также Северного государственного медицинского университета – витаминный напиток «Арктивит».

Так завершился третий день научно-практических мероприятий на поморской земле.

Архангельск не случайно был выбран для проведения таких мероприятий. Именно здесь Петр I принял решение строить флот и развивать морское судоходство. Уже в XVIII веке Архангельск стал крупнейшим в России центром парусного военного судостроения, основной производственной базой комплектования Балтийского флота и базой отечественных Арктических исследований. Морская медицина зарождалась вместе с развитием морского флота. Северный государственный медицинский университет имеет опыт военно-морской подготовки кадров. Выпускники СГМУ достойно служили и продолжают служить на кораблях и в береговых частях Военно-Морского Флота. Ученые университета проводят ряд научных исследований, посвященных вопросам морского здравоохранения, в том числе и на Арктическом направлении. В вузе создан и плодотворно работает научно-исследовательский институт морской медицины.

В 2015 году Президентом РФ В.В. Путиным утверждена новая редакция Морской доктрины, в которой Арктика определена одним из приоритетных направлений. Северный государственный медицинский университет на протяжении многих лет совместно работает с моряками Северного флота. Программы по



Морской кадетский класс из поселка Солгинский Вельского района Архангельской области – гости университета

научным исследованиям всегда включали тематику, связанную с морской медициной.

1 июня 2019 в Северном государственном медицинском университете **торжественно открыли первую в России учебную аудиторию морской медицины.** В этот знаменательный день в стенах Северного государственного медицинского университета собрались представители руководящего состава медицинской службы Военно-Морского Флота России, представители Правительства РФ и Архангельской области, руководители клиники ФМБА России, представители МЧС России, российские ученые, специалисты по морской и водолазной медицине, профессорско-преподавательский состав, студенты и другие гости.

Во второй половине дня прошла **Всероссийская научно-практическая конференция по истории военно-морской медицины.** Пришедшие обсудили вопросы духовно-исторического наследия и историко-патриотического воспитания. Все желающие могли посмотреть реконструкцию военно-полевого госпиталя, который расположился возле вуза, посетить Музей истории медицины Европейского Севера, аудитории имени Иоанна Кронштадтского, святителя Луки.

Проведённые научно-практические мероприятия были по своей сути уникальными не только для Северо-Запада, но и для всей страны в целом. Огромная роль в его организации принадлежала Северному государственному медицинскому университету, который не только предоставил площадки для проведения заседаний, но и сам явился научным ядром, которое объединило представителей различных областей деятельности, причастных к морской медицине, для решения актуальных проблемных вопросов в сфере морского здравоохранения, сохранения и укрепления здоровья моряков, специалистов морской отрасли.

Межведомственные учения показали необходимость дальнейшей модернизации существующей системы взаимодействия между государственными структурами, действующими в обеспечении жизни и здоровья на водных акваториях Российской Федерации, регулярной актуализации и доработки имеющихся документов, регламентирующих осуществление взаимодействия между ведомствами и организациями, расположенными в одном регионе, при ликвидации чрезвычайных ситуаций.

Получены достаточно значимые научно-практические результаты, которые могут быть использованы как на региональном, та и на федеральном уровнях государственного управления. Также сделаны выводы и подготовлены предложения о направлениях дальнейшего развития межведомственного и межрегионального взаимодействия в интересах сохранения человеческого потенциала морских отраслей, развития медико-санитарного обеспечения морской деятельности Российской Федерации и морской медицины.

Учитывая отмеченное, полагается целесообразным, по мнению Правительства Архангельской области и участников мероприятий

от федеральных органов исполнительной власти, распространить практику аналогичных мероприятий на другие приморские субъекты, регионы

и федеральные округа Российской Федерации. При этом планировать их проведение под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации ежегодно.

Одновременно в целях распространения полученного опыта полагается целесообразным опубликовать материалы о проведенных мероприятиях в официальном печатном органе Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.



Боевые традиции русского воинства и современность

«Всякий потентат, который едино войско сухопутное имеет,
одну руку имеет, а который и флот имеет, обе руки имеет»

Из Указа Петра I от 13 января 1720 г.

Традиции (от лат. Traditio - передача) – это элементы социального и культурного наследия, передающиеся из поколения в поколение и сохраняющиеся в определенных обществах, классах и социальных группах в течение длительного времени.

Вооруженные силы нашей страны существовали на протяжении всей её истории. Менялись способы, принципы их формирования в зависимости от геополитических, экономических и других условий, но неизменными оставались общие принципы построения: во главе дружины, войска, полка и т.д., стоял командир, князь, воевода, офицер.

Офицерский корпус страны, плоть от плоти своего народа, отражает все его лучшие черты, в его лице Россия всегда имела те сословия, которые ценят «железо и сталь дороже серебра и золота». «Горе тому государству, - писал в свое время генерал Г. Жomini – где алчные герои кошелька ценятся более, чем мундир

храброго, который жертвует своей жизнью, здоровьем и имуществом в защиту Отечества.

Отто фон Шенхаузен Бисмарк, предостерегая своих воинственных соотечественников от нападения на Россию, в свое время говорил: «Об этом можно было бы спорить в том случае, если бы такая война, действительно, могла привести к тому, что Россия была бы разгромлена. Но подобный результат дальше и после самых блестящих побед лежит вне всякого вероятия. Даже самый благоприятный исход войны никак не приведет к разложению основной силы России, которая зиждется на миллионах собственных русских... Эти последние, даже если их расчленил международными трактатами, так же быстро вновь соединятся друг с другом, как частицы разрезанного куска ртuti. Это неразрушимое государство русской нации, сильное своим климатом, своими пространствами и ограниченно-

стью потребностей...».

Вот, собственно, ключ к пресловутой русской загадке. Он кроется в особом отношении русского народа к своему государству, в безусловном служении ему... «Русские чувствуют себя частицей одной державы.» Для неё, если требовалось, они оставляли на произвол судьбы нажитое добро, поджигали свои дома, оставляли на гибель родных и близких, отдавали ей столько крови, сколько нужно, чтобы выволить ее из беды. Взамен платы не спрашивали – они не наемники. Таким узлом и завязывалась Россия»

Боевые традиции армии и флота – это исторически сложившиеся обычаи и моральные правила, ставшие нормой поведения воинов в бою и в мирное время, побуждающие их образцово выполнять свой воинский долг, честно и добросовестно служить своему народу, своей Родине.

На протяжении всей тысячелетней



истории Русского государства не прекращались попытки уничтожить Россию и русский народ военной силой.

Русские издревле были организмом, вечно вынужденным к самообороне. С XIV века, Россия провела в войнах 329 лет. Поэтому Вооружённые Силы в нашей стране традиционно были всегда гарантом нашей независимости. Испоко веков воин в России был любим и почитаем в народе, а силу он приобретал, воспитываясь на боевых традициях.

Важнейшими боевыми традициями фронтовиков были: любовь к Отчизне, уверенность в победе над врагами Родины. У наших людей нет ничего дороже, ближе и священнее Родины. «За Родину будем стоять насмерть», - говорили фронтовики. И стояли до конца, шли на нечеловеческие муки и умирали героями, как генерал Д.М.Карбышев, гвардии младший сержант Ю.Смирнов, советский воин Александр Матросов, как многие другие воины-патриоты.

Издавна русские полки ходили в бой с развёрнутыми знамёнами, полотнища развевались, осеняя воинов. Это земля русская простирала руки над головами

детей своих, благословляя их на подвиги, на смертный бой с врагами. В русской армии воинское знамя всегда считалось священной реликвией. В походах и на биваках гремела песня, сложенная устами гвардейцев:

Шуми, святое наше знамя,
Шуми, как в старину,
Тебе знакомы кровь и пламя
Уже не в одну войну
Шуми же, знамя! Слава веет
Стебя на усачей,
А Русь давно встречать умеет
И провожать «гостей».

1) Андреевский флаг.

Утрата знамени в бою всегда считалась в русской армии тяжким позором. Полк расформировывался, его вычёркивали из списков армии, а личный состав кровью должен был искупать свою вину. Сорокачетырёхпушечный фрегат «Рафаил» (командир – капитан 2 ранга – Семён Стройников), патрулирующий анатолийское побережье по линии Синоп-Батум, встретился с турецкой эскадрой из 19 вмпелов, капитулировал и спустил флаг.



Не в пример бригу «Меркурий», который вступил в бой с двумя линейными кораблями турков и вышел победителем. На памятнике этому подвигу в г. Севастополе начертано «Потомству в пример. Командир Казарский».

Согласно морскому уставу царя-адмирала Петра Великого параграф № 90 прямо обращен к командиру корабля: «В случае бою, должен капитан или командующий кораблем, не только сам мужественно против неприятеля биться, но и людей к тому словами, а паче дал образ собою побуждать, дабы мужественно бились до последней возможности и не должен корабля неприятелю отдавать, ни в коем случае, под потеряннем живота и чести».

Но командир фрегата «Рафаил», капитан 2-го ранга Семён Стройников, не бился «мужественно против неприятеля», а предпочел сдаться.

Ни офицеры фрегата, ни команда тому не воспрепятствовали, нарушив самую святую заповедь устава Петра: «Все воинские корабли российские не должны ни перед кем спускать флаги, вмпелы и марсели, под штрафом лишения живота».



Памятник А. И. Казарскому в Севастополе



Бой брига «Меркурий» с турецкими фрегатами



Синопское сражение 18 (30) ноября 1853 года

В истории русского флота то был первый случай, когда корабль спускал флаг.

Для императора Николая I сдача «Рафаила» стала тяжелым ударом. Он велел своим морякам отыскать плененный «Рафаил» и уничтожить его, чтобы даже памяти о нем не осталась в мире.

А Стройникову, опозорившему русский флот, запретил жениться, чтобы от такого малодушного негодяя не было на Руси потомства вовек.

Высочайший указ заканчивался словами: «Уповаю на помощь Всевышнего, пребываю в надежде, что неустрашимый флот Черноморский, горя желанием смыть бесславие фрегата «Рафаил», не оставит его в руках неприятеля. Но когда он будет возвращён во власть нашу, то, почитая фрегат сей впредь недостойным

носить Флаг России и служить наряду с прочими судами нашего Флота, повелевай вам предать оный огню».

Воля государя была исполнена 24 года спустя.

Во время Синопского сражения командующий эскадрой, вице-адмирал Павел Нахимов, поставил линкоры «Императрица Мария» и «Париж» на шпринг на против турецкого трофея «Фазли Аллах» (данный Богом) и сосредоточенными залпами сотен пушек разнёс бывший фрегат «Рафаил» в щепки. Свой доклад Государю вице-адмирал Нахимов начинал со слов не о блистательной победе в жестоком сражении, а словами «Воля Вашего Императорского Величества исполнена – фрегат «Рафаил» не существует». История знает немало примеров сдачи кораблей в



Павел Степанович Нахимов

плен и спуска по принуждению Андреевского флага. Флаг же ВМФ СССР за 70 лет не спускался ни разу.

Издревле ордена служат символом высокого отличия, установленного за выдающиеся заслуги перед государством.

Орден на груди офицера является красноречивым выражением его боевой репутации. В 1769 году Екатериной II был утверждён орден Святого Георгия. Он получил девиз «За службу и храбрость». Георгиевский орден стал символом русской воинской славы. Было предписано «сей орден никогда не снимать» и «пожалованным сим орденом именоваться кавалером ордена Св.Георгия».

За 148 лет существования удостоились:

Ордена I-ой степени – 25 чел.,



Михаил Илларионович Голенищев Кутузов

Ордена II-ой степени – 121 чел.,
Ордена III-ей степени – 647 чел.,
Ордена 4-ой – 3,5 тыс. чел.

За всю историю России было четыре полных кавалеров ордена св. Георгия. Первым из них был фельдмаршал князь М.И.Голенищев - Кутузов. Вторым из награждённых был генерал-фельдмаршал князь М.И. Барклай-де-Толли. Третьим полным кавалером является генерал-фельдмаршал И.Ф. Паскевич-Эриванский. Четвёртым - генерал-фельдмаршал граф И.И. Дибич-Забалканский.

«Погон не для вида, погон для чести (Русская пословица)

Отмечая историческую значимость введения погон, «Красная звезда» 7 января 1943 года в передовой статье писала: «Мы надеваем погоны в великую и



Барклай-де-Толли

трудную годину Великой Отечественной войны. Обессмертим эти знаки воинского различия и воинской чести новыми подвигами во славу нашего Отечества и нашей героической армии». Введение погон способствовало повышению дисциплины.

Суворовские традиции использовались не раз воинами российской армии, а его мужество и воинское искусство вдохновляли их на ратные подвиги во имя победы над врагами. Его знаменитая «Наука побеждать» провозглашает следующее:

«Солдату надлежит быть здоровым, храбрым твердым и правдивым.

Всякий воин должен понимать свой маневр.

Тяжело в учении – легко в походе; легко в учении – тяжело в походе.



Иван Иванович Дибич-Забалканский

Стреляй редко, да метко, штыком коли крепко.

Где пройдет олень, там пройдет и солдат.

Граждан республик не обижай. Солдат не разбойник.

Три военных искусства: первое – глазомер, второе – быстрота, третье – натиск.

Ученье свет, неученье – тьма. Дело мастера боится.

Послушание, обучение, дисциплина, чистота, здоровье, опрятность, бодрость, храбрость – победа!

Негоден тот солдат, кто отвечает: «Не могу знать!»

Славной страницей в истории русского военно-морского флота вошло Наваринское сражение 1827 года, когда дважды



Михаил Петрович Лазарев



Оборона Севастополя



Владимир Иванович Истомин



Бой брига «Меркурий» с турецкими фрегатами



было нанесено сокрушительное поражение турецкому флоту. В этом сражении особенно отличился экипаж корабля «Азов» под командованием Лазарева.

«Азов» получил 153 пробоины, но из боя не вышел. Весь экипаж корабля вел себя героически. Он потопил два турецких фрегата и корвет, подбил 80-пушечный турецкий корабль, который выбросился на берег и взорвался. За эти победы и

подвиги экипаж корабля «Азов» первым удостоился Георгиевского флага.

Интересно подчеркнуть, что в составе экипажа этого корабля служили лейтенант Нахимов, мичман Корнилов, гардемарин Истомин, впоследствии ставшие адмиралами и героями обороны Севастополя 1853 – 1854 годов. Вместе воевали, ходили походами и вместе похоронены.

В период осады и взятия крепости

Корфу Ушаков проявил несравненно более высокое искусство, чем известный английский адмирал Нельсон, осаждавший в тот же период остров Мальта и более слабую крепость Ла-Валетта. Если Ушакову понадобилось на взятие Корфу только три месяца, то Нельсон потратил на осаду Мальты больше года. При этом он сам так и не дождался взятия Мальты, уехав в Англию.



Св. Фёдор Ушаков



Фёдор Ушаков

Получив весть о победе Ушакова на острове Корфу, Суворов воскликнул: «Великий Петр наш жив!.. Что он, по разбитии в 1714 году шведского флота при Аландских островах, произнес, а именно: - Природа произвела Россию только одну: она соперницы не имеет - то и теперь мы видим. Ура русскому Флоту! Я теперь говорю самому себе: зачем я не был при Корфу, хотя бы мичманом?» Ушаков не проиграл ни одного морского сражения, и главным фактором своих побед он считал прежде всего стойкость и мужество матросов эскадры. Сам Ушаков неустанно заботился о команде и часто в трудный период снабжения эскадры тратил на питание и нужды команды личные средства. Гуманное отношение к матросу и продуманная система воспитания личного состава эскадры во многом роднили Ушакова с Суворовым. Ушаков, так же, как и Суворов, высоко ценил моральные качества русских воинов. Православной церковью Фёдор Ушаков причислен к лику святых.

Религия, особенно после крещения Руси освещала самопожертвование, примирала человека со смертью, давая ему надежду на получение небесного венца в случае смерти не только за семью, род, племя, Отечество, но и за свою веру. Ничто так не успокаивало верующего воина, как сознание того, что своей геройской смертью он может искупить все прегрешения жизни. Эти убеждения давали человеку, воину – веру, как составляющую воинского духа. Здесь, пожалуй, кроется разгадка того, что русские воинские тра-

диции оказались столь живучи и не раз приводили к победе на поле брани. Они были освещены именем Бога, а это давало поддержку воину. Главной же задачей церкви во время войны с тех пор стало – вселять в сознание человека безбоязненное отношение к смерти.

В петровских воинских уставах отмечалось, что победу приносят «добрые порядки, храбрые сердца, справное оружие».

Военная музыка, солдатская труба обладают каким-то магическим воздействием. Хорошо понимал роль и значение музыки для воспитания высокого морального и боевого духа армии А.В.Суворов. Он говорил: «Музыка в бою нужна и полезна. Музыка удваивает армию. С распущенными знаменами и громкогласной музыкой я взял Измаил». Музыка на войне помогает бойцам выстоять, вселяет в силу и бодрость духа, не дает ожесточиться, омертветь душой. Велико значение музыки и строевых песен в воинских ритуалах. Солдат без песни, что без ружья из «Науки побеждать» Суворова.

Русский воин с достоинством носит военную форму одежды. Мундир – символ армейской и флотской чести и благородства, знак дисциплинированности, сплоченности воинов, их мужества и доблести в бою.

Русские воины справедливо считали, что боевая слава русского военного мундира – это слава и честь России, всего русского народа. Честь мундира – это храбрость, верность долгу. Честь мундира – это дисциплина, без неё воинский

мундир перестаёт быть символом чести, а становится безликой одеждой.

Поэтому тот, кто надел мундир воина, перестаёт располагать собой по собственному усмотрению, подчиняет свою жизнь точно регламентированному порядку. Красивый вид, бодрое выражение лица, щеголеватость, подтянутость в одежде, манерах, готовность исполнить любое приказание – это подлинные черты военного, свидетельствующие об уважении к своему мундиру. Честь мундира – это образцовое выполнение воинского долга перед Родиной, как того требуют военная присяга и устав. Беречь честь мундира – значит превыше всего ставить государственные и общественные интересы.

Сегодня наше общество переживает не лучший этап своего развития. Продолжается кризис в экономике. Растёт преступность. Девальвируются такие ценности, как патриотизм, долг, честь, служение Отечеству. Нынешний период наследования традиций характеризуется глубоким нравственным кризисом, постепенной утратой вчерашних приоритетов, отсутствием социальных механизмов для возрождения традиций офицерского корпуса и Вооружённых Сил в целом.

Есть такая профессия – Родину защищать! Воинский труд необходим нашему обществу, от него зависит свобода и независимость Родины. Ратный труд требует максимальной мобилизации всех моральных и физических сил, полной самоотдачи.



Торжественное мероприятие по случаю принятия торжественной клятвы курсантами МГАВТ

27 сентября в Зале Победы Центрального музея Вооруженных Сил Российской Федерации состоялось торжественное мероприятие, посвященное принятию клятвы курсантами первых курсов Московской государственной академии водного транспорта – филиале ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова.

Принятие торжественной клятвы проходило в залах воинской славы России. Поступивших окружали исторические стены, наставники и преподаватели и, конечно, родители. Все стремились поддержать ребят и разделить с ними радость этого события.

Принимая торжественную клятву, курсанты поклялись соблюдать и выполнять требования профессорско-преподавательского состава и руководства, хранить лучшие традиции морского и речного флота России, добросовестно изучать учебные дисциплины по выбранной специальности и с честью нести высокое звание «Я – выпускник МГАВТ».

К курсантам обратился Директор Академии Мищенко Игорь Николаевич. Со словом ободрения и поддержки к курсантам обратился начальник административного управления Росморречфлота Лосев Сергей Михайлович. После него взял слово пред-

ставитель ветеранской организации Академии, от родителей и один из первокурсников. В выступлениях несколько раз прозвучали удивительные и сильные слова адмирала Павла Степановича Нахимова: „У моряка нет

трудного или легкого пути, есть только один путь – славный.“

Принятие торжественной клятвы проходило в самом священном зале музея возле Знамени Победы, среди знамен частей и



подразделений Советской армии, которые в годы Великой Отечественной войны прошли славный боевой путь от стен Москвы и разгромили врага в Берлине.

По сложившейся традиции курсантов благословил настоятель храма святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове игумен Дамиан (Залетов). Настоятель обратился к учащимся со словом поздравления и окропил Святой водой новых курсантов. Также игумен Дамиан объявил об учреждении стипендии имени адмирала Ф.Ф. Ушакова (Ушаковская стипендия) для отличившихся учащихся Академии и Колледжа МГАВТ и для нуждающихся курсантов.

Игумена Дамиана сопровождал помощник настоятеля по патриотической работе Штаф Рудольф Леонидович.

Торжественное мероприятие прошло с воодушевлением и душевным подъемом. После общей фотографии все участники могли осмотреть экспозицию музея Российской Армии и пообщаться.



Справка

Храм Святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове, который носит имя Святого воина, объединяет вокруг себя тех, кто несет нелегкое служение по защите нашего Отечества. Святой праведный воин Феодор является Небесным покровителем не только моряков, но и представителей всех родов войск. Поэтому храм по благословению Священноначалия является местом поминовения воинов Органов Государственной безопасности, отдавших свои жизни при исполнении своего воинского долга, в храме поминаются все воины, и особенно воины «невидимого фронта». Кураторами строительства храмового комплекса не случайно являются ветераны контрразведки ФСБ России, и в частности, представители Межрегиональной общественной организации «Ветераны военной контрразведки».



В Южном Бутове прошли праздничные мероприятия, посвященные 229-летию победы русской эскадры у мыса Тендра

11 сентября в Южном Бутове прошли праздничные мероприятия, посвященные 229-летию победы русской эскадры у мыса Тендра под командованием адмирала Феодора Ушакова.

В связи с этим состоялся традиционный ежегодный праздничный митинг на Аллее народной доблести у храма святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове.

Организаторами праздничных торжеств выступили Глава муниципального округа Южное Бутово Павел Викторович Голубцов, Совет депутатов муниципального округа, Управа района и храм Святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове.

Победа русского флота у Тендры отмечается в Российской Федерации как одно из ярчайших страниц истории морских побед России – одно из ключевых сражений на Черном море в войне России с Турцией в 1787-1791 гг.

Эскадра Черноморского флота, которой командовал с флагманского корабля «Рождество Христово» командующий Черноморским флотом в чине контр-адмирала Ф.Ф. Ушаков, разгромила Турецкий флот у острова Тендра.

Сила духа, воля к победе, любовь к Родине, проявленные при этом Ф.Ф. Ушаковым и личным составом его эскадры – пример служения Отечеству для нашей молодежи.

День воинской славы традиционно отмечается особенного широко, как праздник района Южное Бутово. На Аллею у закладного камня-памятника группой почетного караула Министерства Обороны России был внесен Государственный флаг Российской Федерации, флаги города Москвы и Военно-Морского Флота России, Андреевский флаг и прозвучал Гимн России.

В праздничном мероприятии приняли участие Глава Муниципального округа Южное Бутово Павел Викторович Голубцов,

директор школы № 1161, депутат Совета депутатов муниципального округа Южное Бутово, председатель Совета по патриотической работе района, Макаров Александр Сергеевич, руководители школ и кадетских классов Зерниченко Лариса Евгеньевна, Тимофеева Ольга Николаевна, депутаты Совета депутатов муниципального округа Южное Бутово Тамара Ивановна Лисицына, Изюмцев Олег Леонидович и практически весь депутатский корпус района, заместитель директора школы 1161, Председатель Краеведческо-экологического общества «Бутово», Антон Семенович Никулин, сотрудник Отдела по взаимодействию с населением Управы района Южное Бутово Инна Алексеевна Чехлова, почетный житель района Южное Бутово, помощник настоятеля храма святого праведного воина Феодора Ушакова по патриотической работе, Штаф Рудольф Леонидович, Председатель Совета ветеранов ТПОН №1 «ПОЛЯНЫ» Арбузова Наталья



Степановна, Слесуратина Э.Н., председатель комиссии «Совета ветеранов войны, труда, вооруженных сил и правоохранительных органов района Южное Бутово» по патриотическому воспитанию, представители Совета ветеранов района, школьники и преподаватели учебных заведений, прихожане и гости.

Память о героях-моряхках собрала их друзей и сослуживцев, всех тех, кто неравнодушен к Российской армии и флоту. На мероприятии присутствовали генерал-майор Тутрин Николай Николаевич, Заместитель начальника штаба, Председатель Региональной общественной организации «Совет ветеранов боевых действий», ревизор местного отделения ВВПОД «ЮНАРМИЯ» ЮЗАО г. Москвы, Чумаков Марк Леонидович, представители Управы, представители Совета ветеранов района Южное Бутово и многие другие.

Открыл торжественное мероприятие Глава Муниципального округа Южное Бутово Павел Викторович Голубцов.

Далее выступил настоятель храма святого праведного воина Феодора Ушакова, заместитель председателя Совета по патриотической работе района, игумен Дамиан (Залетов). Особая благодарность за организацию праздника была высказана главе муниципального округа Павлу Викторовичу Голубцову и Совету депутатов муниципального округа. Настоятель преподнес Главе Муниципального округа и всем депутатам Муниципального совета района Южное Бутово полезную книгу, как для духовной жизни человека, так и для трудов на благо общества «Депутат от Бога», о преподобном Паисии Афонском. Слова признательности прозвучали в адрес депутата Государственной Думы Анатолия Борисовича Выборного и депутата Мосгордумы Людмилы Ивановны Гусевой.

Об истории события и его значении рас-



сказал собравшимся при открытии мероприятия почетный житель района, полковник, Штаф Рудольф Леонидович. Вместе с ним Павел Викторович вручил двум новым почетным жителям района Южное Бутово соответствующие знаки.

Празднование даты 11 сентября приобрело особый смысл, поскольку День воинской славы проходит под девизом консолидации общественных сил в решении задач военно-патриотического воспитания молодежи.

Как знак преемства традиции и надежды на торжественном мероприятии в ряды военно-морского клуба «Флагман» школы 1161 были приняты новые члены, школьники, которым был вручен знак кадета.

Праздник собрал множество жителей района и гостей, но особенно важно было участие в нем военно-патриотических клубов из учебных заведений района и других представителей молодежи.

Особыми гостями праздника по уже сложившейся доброй традиции стали курсанты Колледжа Московской государственной академии водного транспорта, с которой сотрудничает храм святого праведного воина Феодора Ушакова.

На мероприятии присутствовали детские кадетские классы и юнармейцы из разных школ района, их число ежегодно растет. Присутствовали кадетские классы школ 1161, 1883, 1994, 1065 и другие.

К собравшимся со словом поздравления обратились генерал-майор Тутрин Николай Николаевич, Заместитель начальника штаба, Председатель Региональной общественной организации «Совет ветеранов боевых действий» и ревизор местного отделения ВВПОД «ЮНАРМИЯ» ЮЗАО г. Москвы, ветеран Чумаков Марк Леонидович.

С особой теплотой было встречено высту-

пление выдающегося жителя района Южное Бутово, Косых Александра Ивановича, почетного председателя Совета ветеранов, участника Великой Отечественной войны, почетного жителя района.

Рота почетного караула и все присутствующие возложили цветы к памятному камню Аллеи. После этого были сделаны памятные фотографии участников праздника.

После окончания мероприятия жителям района была предложена концертная программа. Официальная часть закончилась музыкальными номерами – популярными песнями о море и флоте. Школьники могли выпить чай с угощениями. Гости осмотрели Художественную галерею Подворья, которая была открыта накануне мероприятия

Справка

Храм Святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове, который носит имя Святого воина, объединяет вокруг себя тех, кто несет нелегкое служение по защите нашего Отечества. Святой праведный воин Феодор является Небесным покровителем не только моряков, но и представителей всех родов войск. Поэтому храм по благословению Священноначалия является местом поминовения воинов Органов Государственной безопасности, отдавших свои жизни при исполнении своего воинского долга, в храме поминаются все воины, и особенно воины «невидимого фронта». Кураторами строительства храмового комплекса не случайно являются ветераны контрразведки ФСБ России, и в частности, представители Межрегиональной общественной организации «Ветераны военной контрразведки».



«Хождение за три моря. Путешествие Афанасия Никитина»

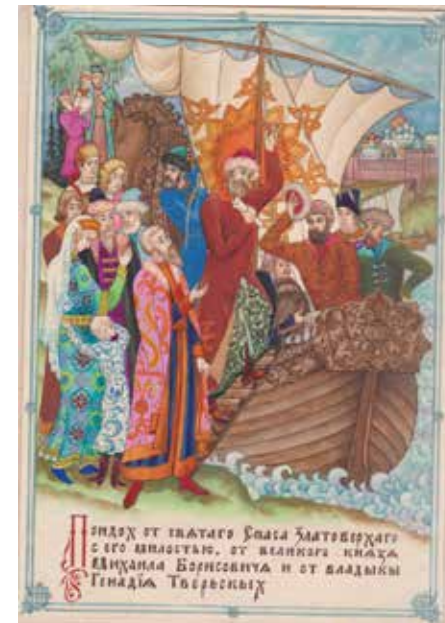
1 октября 2019 года в выставочном центре Музея Мирового океана в Светлогорске была торжественно открыта выставка «Хождение за три моря. Путешествие Афанасия Никитина», организованная при поддержке фонда «История Отечества».

Новая выставка встроена в уже существующую этнографическую экспозицию

«Люди моря», которая была открыта в Морском выставочном центре на площади 3500 квадратных метров в апреле 2016 г. В этой уникальной экспозиции представлены более тысячи поражающих воображение предметов, созданных «людьми моря» из Юго-Восточной Азии. Представлены памятники культуры Индии, Индонезии, Мьянмы, Таиланда,

Китая. Это ритуальные предметы и произведения декоративно-прикладного искусства, собранные немецким путешественником Х. Матишеком и переданные российским меценатом В.И. Щербаковым для экспонирования в Музее Мирового океана.

Имея большую художественную и научную ценность, эта коллекция имеет еще



и огромный потенциал для включения ее в программу научно-просветительской и выставочной деятельности музея, посвященной исследованию и популяризации истории выдающихся экспедиций и географических открытий, сделанных русскими путешественниками.

Путешествия Афанасия Никитина, современника Христофора Колумба и Васко да Гамы, являются интереснейшими страницами в истории великих географических открытий. Несмотря на то, что имя Афанасия Никитина охотно присваивают то кораблю, то самолету, то поезду, то даже пенному напитку, ему посвящают художественные произведения, юбилейные монеты и почтовые марки, но мы до обидного мало знаем об этом выдающемся путешественнике и его странствиях и открытиях. Данный проект был задуман как возможность исправить эту досадную несправедливость.

В основе выставки лежит цикл иллюстраций к книге «Хождение за три моря», создан-



ных современным российским художником А.В. Мелиховым и отдельной книгой впервые изданных в Калининграде издательством «Янтарный сказ» в 2004 году. Акварели, стилистически восходящие к классической книжной миниатюре, являются одной из жемчужин творчества художника. А.В. Мелихов тщательно продумал концепцию всего цикла – от сюжетов и стилистики до шрифта подписей, изучил архитектуру, костюм, материальную культуру данного периода. Так как маршрут путешествия пролегал через разные страны, требовались сведения по русской, кавказской, иранской, индийской, эфиопской истории. Художник должен был соотнести географические представления XV века и современные. Академический подход отличает труд А.В. Мелихова: учтены все исторические нюансы, проработаны все детали. Работа над созданием цикла акварелей длилась около пяти лет.

Иллюстративный ряд дополнен подлинными предметами декоративно-приклад-

ного искусства, предметами, созданными мастерами из тех стран, через которые пролегал маршрут Афанасия Никитина.

Тематические комплексы посвящены природе, политическому устройству, религии, быту, торговле и искусству кораблестроения. Аннотации подготовлены сотрудниками музея на основе академических исследований еще советского времени, в частности, доктора исторических наук Л.С. Семенова (1930-1986), посвященных Афанасию Никитину и его времени. Кроме того, на выставке представлены интерактивные программы, помогающие пройти основные вехи пути вслед за русским путешественником.

Музей Мирового океана совместно с телеканалом OCEAN-TV специально к выставке выпустил документальный фильм «Афанасий Никитин – трэвел-блогер из XV века». Кроме того, по материалам данной выставки был издан буклет-каталог.

Выставка получила широкое освещение в региональных и федеральных СМИ. О начале ее работы были уведомлены дипломатические учреждения и иные структуры международного сотрудничества. Одна из первых презентаций выставки прошла в рамках конференции, проводившейся на площадке музея нашим давним партнером Объединенной судостроительной корпорацией.

Без сомнения, выставка «Хождение за три моря. Путешествие Афанасия Никитина» в Музее Мирового океана – яркое событие в культурной жизни не только Калининградской области, но и всей нашей страны. Выставка поможет расширить представления гостей музея о вкладе русских путешественников в развитие знаний о многообразии окружающего нас мира и о роли древнерусской литературы в сохранение исторических сведений о маршрутах первых русских путешественников.

Павел Матвиец





В честь 200-летия открытия Антарктиды

В конце 2019 года в честь 200-летия открытия Антарктиды Ф.Ф. Беллинсгаузеном и М.П. Лазаревым и 75-летия Победы в великой Отечественной войне УПС Балтийской государственной академии «Крузенштерн» и «Седов» отправятся в одну из самых масштабных экспедиций в истории больших парусников.

Практически каждую дипломатическую миссию и экспедицию с конца XVIII до середины XX века сопровождали художники, занятые «снятием видов». В 1819-1821 годах П.Н. Михайлов (1786-1840) принял участие в знаменитой экспедиции Ф.Ф. Беллинсгаузена и М.П. Лазарева, открывшей шестой континент - Антарктиду. Художник фикси-

ровал в своем рабочем альбоме вновь открытые острова, виды городов и поселений, исполнял портретные зарисовки аборигенов, тщательно изображал образцы экзотической флоры и фауны. Акварелям и рисункам Михайлова, среди которых много набросков, присуще большая точность и достоверность. Известно, что во многом именно произведе-



ния П.Н. Михайлова послужили документальным доказательством приоритета российских исследователей в открытии Антарктиды. Тогда эта задача трактовалась как государственная. Среди художников, принимавших участие в морских экспедициях, - М.Н. Воробьев, И.К. Айвазовский, А.П. Боголюбов, А.К. Беггров, Ф.Ф. Баганц, Л.Д. Блинов, А.Н. Ганзен, А.А. Борисов и многие другие. К счастью, эта традиция существовала и в советское время, продолжает существовать она и в наши дни.

Музей Мирового океана, являясь многолетним партнером БГА и КГТУ, в том числе и по организации кругосветного плавания УПС «Крузенштерн» в 1995-1996 гг., направляет в новую экспедицию 2019-2020 гг. учебно-парусных судов, профессионального художника М.В. Фаустова. Его задачей будет реализация программы, составленной музе-

ем по созданию живописных произведений, увековечивающих историю данной экспедиции в лучших традициях отечественного изобразительного искусства. В дальнейшем созданные произведения станут частью Государственного музейного фонда, будут основой экспозиции «Лаборатории искусства» в новом корпусе музея «Планета Океан», открытие которого запланировано на 2020 год. Создание данной экспозиции - дело государственной важности, в котором должны быть объединены усилия флагмана морского образования России - Балтийской государственной академии и Музея Мирового океана - ведущего комплексного морского музея нашей страны!

Кроме того, Музей Мирового океана направляет в экспедицию искусствоведа - куратора музейной коллекции «Океан в ис-

кусстве» Павла Матвийца с целью сбора художественного и этнографического материала. Данный специалист будет полезен во время экспедиции для организации выставок во время заходов в порты, а также для чтения лекций по истории культуры и искусства курсантам, представления программ «Русский музей - виртуальный филиал» в рамках сотрудничества Музея Мирового океана с Государственным Русским музеем, организации экскурсий и установления деловых контактов с музеями и художниками за рубежом, организации творческих встреч и визитов делегаций деятелей культуры.

Сергей Павлов
Использованы фото
Морского
фотографического собрания



«АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ» на «Нева-2019»



В Санкт-Петербурге завершила работу крупнейшая гражданская морская выставка в Восточной Европе «Нева», которая проходила в одном из самых современных конгрессно-выставочных центров - «ЭКСПО-ФОРУМ». Участниками выставки в 2019 году стали 643 компании, из них 243 – иностранные.

Участники и гости «НЕВА-2019», включая представителей Главного командования ВМФ, научных организаций и учебных заведений Военно-Морского Флота, АО «Объединенная судостроительная корпорация», Морской Коллегии при Правительстве РФ посетили фотовыставку «Аристократы морей».

Выставка была представлена членами Морского фотографического собрания, - фотографиями Александром Алякринским, Юрием Масляевым, Александром Кильметом, дизайнером Роситой Руис.

Герои фотографий «Аристократов морей» – океанские волны, маяки, знаменитые парусники: «Крузенштерн», «Седов», «Мир», «Надежда», «Паллада», «Херсонес».

Морское фотографическое собрание является единственным в мире творческим объединением, занимающимся художественной маринистикой для музеев и галерей разных стран. Эта организация давно и плодотворно сотрудничает с Военно-Морским Флотом в сфере пропаганды морских традиций Отечества.

Авторы проекта – члены Морского фотографического собрания, действительные члены Русского географического общества, члены Российского исторического общества, члены Творческого союза художников России.

Цель фотографов – подарить мечту о море тем, кому еще не довелось ходить в дальние плавания, и подарить воспоминания тем, чья



жизнь неразрывно связана с кораблями и парусниками.

Ранее фотовыставка «Аристократы морей» экспонировалась в Центральном военно-морском музее в Санкт-Петербурге, где ее посетили тысячи военных моряков и жителей морской столицы, а также трижды в Центральном доме художника, на Никольской улице во время Чемпионата мира по футболу FIFA 2018, в Русском доме в Барселоне, во время Восточного экономического форума-2018, дважды в ГБУ «Информационно-аналитический центр комплекса градостроительной политики и строительства

города Москвы» (Правительство Москвы). В июле 2019 года авторы открыли фотовыставку «Аристократы морей» в Международном детском центре «Артек».

Всего авторы организовали 38 фотовыставок, которые посетили свыше 700 тысяч человек как в России, так и за рубежом.

Справочно: «Морское фотографическое собрание» – творческое объединение художников-маринистов (Юрий Масляев, Александр Алякринский, Александр Кильмет, Росита Руис) является единственным в мире объединением, занимающимся классической художественной фотомаринистикой. Фото-



картины авторов находятся в Центральном военно-морском музее Министерства обороны РФ, АО «Объединенная судостроительная корпорация», Филиале Нахимовского военно-морского училища (Владивостокское президентское кадетское училище), УПС «Крузенштерн», УПС «Херсонес», ФГБОУ МДЦ «Артек», ФГБОУ «Океан», ФГУП «Росморпорт», на Московском подворье Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря, в частных коллекциях в России, Франции, Испании, Германии, США.



Морская индустрия прирастёт «Энергией флота»

В Санкт-Петербурге на полях IX Международного военно-морского салона (МВМС-2019) состоялась рабочая встреча президента Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» адмирала Владимира Комоедова и ректора Федерального государственного автономного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Петербургский энергетический институт повышения квалификации» (ФГАОУ ДПО «ПЭИПК») Министерства энергетики РФ доктора технических наук, профессора Александра Назарычева.

В ходе переговоров была достигнута договорённость о том, что ФГАОУ ДПО «ПЭИПК» становится базовой площадкой по реализации совместно с представительством Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» в Северо-Западном федеральном округе, которое возглавляет Константин Лысов, уникального кадрового проекта «Энергия флота».

«На Северо-Западе России, в том числе в Санкт-Петербурге, сосредоточены основные отечественные кораблестроительные, научные и учебные центры. Чтобы эффективно способствовать возрождению военно-морского и гражданского флотов, качественно выполнять все задачи в области судострое-

ния и судоремонта, необходим постоянный обмен мнениями между моряками, учёными и корабелями. Сейчас надо, чтобы сложный, многоуровневый судостроительный комплекс, в котором задействованы сотни предприятий и организаций морской индустрии страны, где трудятся десятки тысяч специалистов, работал чётко и слаженно, как часы», - подчеркнул президент Ассоциации предприятий морской индустрии «Морколлегия информ» адмирал Владимир Комоедов.

Сегодня в условиях цифровой трансформации отечественной экономики реализуются высокотехнологичные проекты по добыче углеводородов на шельфовых месторождениях Российской Федерации, после прове-

дённых испытаний плавучий энергоблок «Академик Ломоносов» передан заказчику в эксплуатацию в составе первой в мире ПА-ТЭС – плавучей атомной теплоэлектростанции, в целом наблюдается активное развитие систем электроснабжения гидротехнических и береговых сооружений и портовых терминалов. Уже сейчас всё это требует внедрения новых подходов к обучению и повышению квалификации специалистов, занятых на предприятиях морской индустрии.

По словам ректора ФГАОУ ДПО «ПЭИПК» Александра Назарычева, для реализации проекта «Энергия флота» понадобится разработка дорожной карты с целью создания образовательных и профессиональных



нормативных документов, требований к описанию компетенций специалистов для предприятий морской индустрии в условиях цифровой экономики.

«В целом в России количество специалистов, прошедших переобучение в рамках дополнительного профессионального образования должно составить к 2020 году – 500 тысяч человек, а к 2024 году – не менее 1 миллиона», - отметил Александр Назарычев.

На сегодняшний день Петербургский энергетический институт повышения квалификации – это одно из ведущих отечественных учебных заведений в области профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов топливно-энергетического комплекса (ТЭК) России. ФГАОУ ДПО «ПЭИПК» совместно с филиалами в Новосибирске, Челябинске и Набережных Челнах представляет собой современное учебное заведение дополнительного профессионального образования, осуществляющее переподготовку и повышение квалификации специалистов предприятий

энергетики и промышленности.

Ежегодно в институте и его филиалах повышают квалификацию более 5 тысяч специалистов-энергетиков. В ФГАОУ ДПО «ПЭИПК» реализован комплекс из более чем 400 образовательных программ повышения квалификации специалистов с учётом широкого спектра инновационных технологий. В частности, диспетчерское и оперативно-технологическое управление с учётом планов внедрения цифровых технологий и концепции активно-адаптивных сетей, релейная защита и автоматика электростанций и сетей с учётом внедрения цифровых подстанций и распределённых микропроцессорных устройств, техническая диагностика и неразрушающий контроль энергетического оборудования и управления его техническим состоянием, новые технологии и материалы в энергетическом строительстве и многое другое.

Эти программы позволяют осуществить полноценное и качественное обучение, причём для специалистов, связанных с управлением и эксплуатацией технологической под-



системы как энергетических предприятий, так и предприятий морской индустрии. При этом особенно значимым является выработка у специалистов умений и навыков выполнения профессиональных действий.

По оценке экспертов, реализация проекта «Энергия флота» позволит предприятиям морской индустрии системно и непрерывно совершенствовать компетенции своих сотрудников в соответствии с самыми передовыми тенденциями развития цифровой экономики в Российской Федерации.

Программа обучения «Тепло- и электрообеспечение объектов морской индустрии»

1. Современные технологии в мировой энергетике и их применение на объектах морской индустрии. Цифровизация процессов.
2. Проектирование, строительство и обслуживание объектов энергоснабжения в портовой инфраструктуре и на судостроительных площадках.
3. Управление проектами энергообеспечения объектов порта.
4. Определение стоимости капитального строительства, реконструкции и ремонта профильных объектов энергоснабжения.
5. Обеспечение надежности и безопасности объектов энергоснабжения морского и речного флота.
6. Психологические аспекты обеспечения безопасности на флоте.

Необходимо отметить, что проект «Энергия флота» получил одобрение и поддержку научно-технического сообщества, ряда общественных организаций и объединений города Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Редакция журнала
«Морская политика России»



Юлия Буравлева: о проекте «Социально-ответственное предприятие морской индустрии - 2020»

Организация – это нечто большее, чем экономическая система. Современная организация является сложной частью окружения, включающего множество составляющих, от которых зависит само существование организации. К таким составляющим относятся потребители, средства массовой информации, союзы, объединения, поставщики, а также работники и руководители. Это многослойная общественная среда может сильно влиять на достижения целей организации, поэтому приходится уравнивать чисто экономические цели с экономическими и социальными интересами этих составляющих.

Как сказал Президент РФ В.В. Путин: «Понятно, что прибыль – это для бизнеса главный приоритет. Но это не должно достигаться любой ценой. Вы знаете, почему я говорю об этом сегодня. Почему так важна ответственность бизнеса перед людьми и перед обществом. Нельзя быть временщиками».

По моему мнению, как руководителя существуют различия между юридической и социальной ответственностью. Под юридической ответственностью понимается следова-

ния конкретным законам и нормам государственного регулирования, определяющим, что может, а чего не должна делать организация. По каждому вопросу существуют сотни и тысячи законов и нормативов: как, например, обеспечить охрану окружающей среды, как осуществлять наем на работу, каковы минимальные требования по безопасности продукции и т.п. Организация, подчиняющаяся всем этим законам и нормативам, ведет себя юридически ответственным образом. Однако, не всегда можно предугадать надежность партнера, так как на момент заключения договорных отношений он является абсолютно добросовестным и исполнительным, а что с ним произойдет в период исполнения договорных обязательств – предугадать невозможно.

Наша организация приступает к разработке проекта «Социально-ответственное предприятие морской индустрии - 2020», где основным вектором развития предприятия является то, что предприятие должно быть социально-ответственным и получать прибыль, не нарушая законов и норм, особенно в морской индустрии. Предприятие

должно ставить перед собой и социальные цели: учитывать человеческие и социальные аспекты воздействия своей деловой активности на работников, потребителей, а также вносить определенный вклад в решения социальных проблем нашего общества, который мы будем представлять на 15-й Международной выставке и конференции «НЕВА 2019» в г. Санкт-Петербурге.

На Международном военно-морском салоне – 2019, который проходил в нашем городе Президент Ассоциации адмирал В.П. Комоедов сказал: «Общественность ожидает от современных организаций не только демонстрации высоких экономических результатов, но и существенных достижений с точки зрения социальных целей общества». И он не прибежал к фигуре речи, а по-нашему общему мнению имел ввиду конкретные дела и конкретных людей.

Генеральный директор
компании «АМС Групп»
Буравлева Юлия Борисовна

МОРСКОЙ БАНК

30 ЛЕТ ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ФИНАНСОВ!



- УНИКАЛЬНЫЕ ОТРАСЛЕВЫЕ РЕШЕНИЯ с учетом специфики бизнеса клиента
- СОБСТВЕННАЯ ОТРАСЛЕВАЯ ЭКСПЕРТИЗА
- БАНК ПРЕДСТАВЛЕН В ЗНАЧИМЫХ ДЛЯ ОТРАСЛИ ГОРОДАХ: Москве, Санкт-Петербурге, Мурманске, Владивостоке, Находке, Калининграде, Новороссийске и Волгограде

**ПРИНЦИП РАБОТЫ МОРСКОГО БАНКА –
РОСТ БАНКА ВМЕСТЕ С РОСТОМ БИЗНЕСА КЛИЕНТА!**

МОРСКОЙ БАНК (АО)
ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИЦЕНЗИЯ БАНКА РОССИИ № 77

WWW.MARITIMEBANK.COM
ТЕЛ.: +7 495 777 11 77





ПРОГРАММА ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

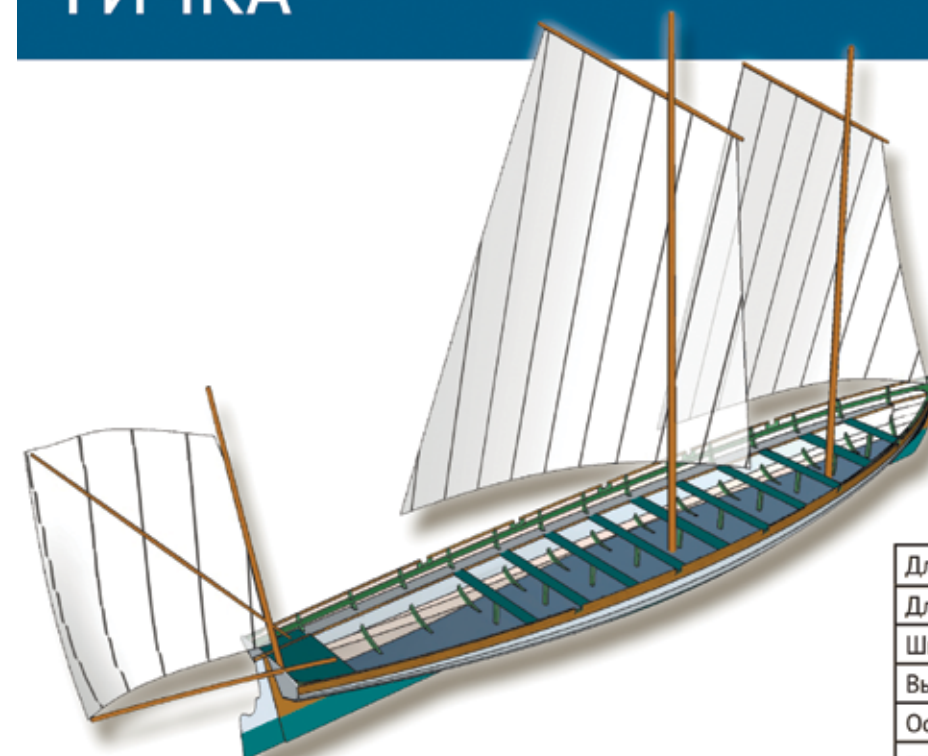
«Я делаю то, что существует, как старинное представление о прекрасном – несбыточном..., и что, по существу, так же сбыточно и возможно, как загородная прогулка»
А.Грин «Алые паруса»

С 2013 года на базе Яхт-клуба Санкт-Петербурга и верфи исторического судостроения «Полтава» успешно работает программа морской и производственной практики для курсантов Нахимовского училища, учащихся Кадетского корпуса и морских кадетских классов Санкт-Петербурга.

Новый проект направлен на то, чтобы помочь осуществить детские мечты мальчишек и девчонок о море. Конструкторским бюро верфи «Полтава» разработаны проекты трех парусно-гребных лодок, сборка которых возможна детскими коллективами в рамках Внеурочной деятельности школ и Отделений дополнительного образования детей. Самостоятельно собирая лодки, ребята познаются с историей и основами кораблестроения, приобретут навыки работы с чертежами, освоят азы сборки деревянных судов. На построенных лодках ребята могут осуществлять туристические походы на веслах и под парусами. Все лодки выполнены по единым проектам, что дает возможность организовывать и участвовать в соревнованиях между командами учебных заведений. Ребята получают навыки навигации и судовождения, а главное – научатся быстро и правильно принимать решения, действовать в команде, отвечать не только за себя, но и за своих товарищей.

Представленные три типа лодок для своей сборки не требуют больших площадей и могут собираться даже небольшими группами ребят. Простота конструкции лодок позволяет собрать их и подготовить к навигации в течение учебного года.

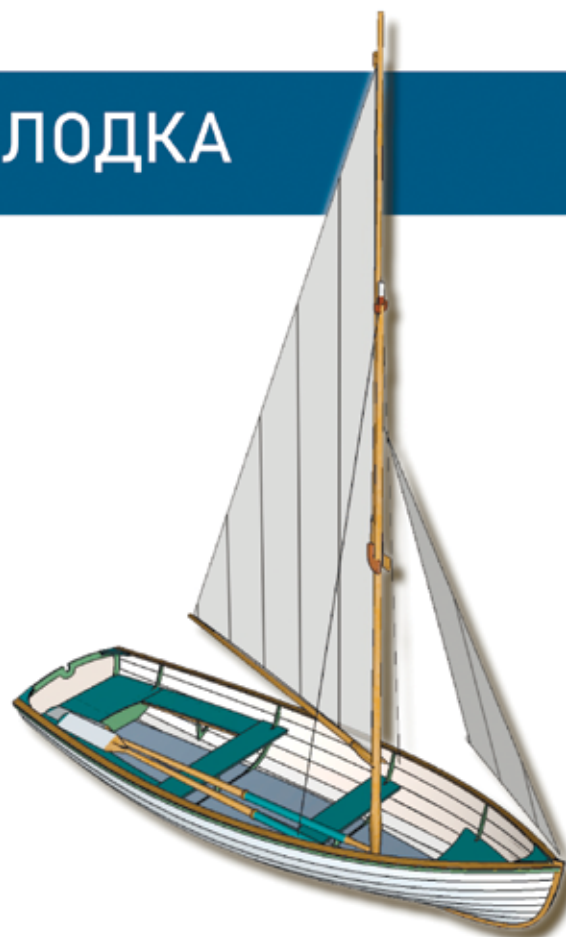
ГИЧКА



Длина корпуса, м	11,47
Длина по КВЛ, м	9,86
Ширина максимальная, м	2,1
Высота борта на миделе, м	0,7
Осадка килем, м	0,34
при водоизмещении, кг	1830
Масса корпуса приблизит., кг	400
Пар весел	5
Площадь парусов, м ²	54

ПАРУСНО-ГРЕБНАЯ ЛОДКА

Длина корпуса, м	4,44
Длина по КВЛ, м	4,12
Ширина максимальная, м	1,53
Высота борта на миделе, м	0,51
Осадка килем, м	0,20
при водоизмещении, кг	313
Масса корпуса приблизит., кг	75
Пар весел	2
Площадь парусов, м ²	9,5



ШВЕРТБОТ

Длина корпуса, м	2,90
Длина по КВЛ, м	2,62
Ширина максимальная, м	1,3
Высота борта на миделе, м	0,4
Осадка килем, м	0,12; шверт - 0,8
при водоизмещении, кг	177
Масса корпуса приблизит., кг	40
Пар весел	1
Площадь парусов, м ²	5



197229, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ,
ПОС. ЛАХТА, УЛ. БЕРЕГОВАЯ, Д.19 А
E-mail: info@verf-poltava.ru
тел.: +7 (996) 7915121

www.verf-poltava.ru





ЧЕСТЬ – ФЛОТ – ОТЕЧЕСТВО

Санкт-Петербургское Морское Собрание –
четверть века во благо возрождения
морских традиций Российского флота

Традиции морских собраний своими корнями уходят в далекие времена царствования императрицы Екатерины II. Это был конец XVIII века, эпоха парусного флота, его расцвета.

На Балтийском море основная масса морского офицерского общества располагалась в Кронштадте. Родилась мысль о создании какой-то организации, которая помогла бы организовать досуг офицеров в зимние месяцы. Такой организацией стало благородное собрание, созданное по инициативе главного командира Кронштадтского порта адмирала Самуила Карловича Грейга с разрешения императрицы Екатерины II.



Первым морским собранием было Кронштадтское, созданное 6 (18) февраля 1802 года. От этого Собрания впоследствии создавались морские собрания и в других военно-морских базах флота России, в том числе в Петербурге.

В феврале 1910 г. по распоряжению Николая II в Санкт-Петербурге было создано Морское собрание с целью улучшения работы с адмиралами и офицерами, служащими морского ведомства, проживавшими в городе. Морским министром вице-адмиралом Воеводским Степаном Аркадьевичем был подписан приказ № 25 от 3(16) февраля 1910 г., который гласил: «Предписываю канут-компанию офицеров флотских экипажей, расположенных в Санкт-Петербурге, именовать впредь морским собранием при 2 Балтийском флотском экипаже и принять к руководству прилагаемый при сем устав собрания». С этого момента ведет отчет своей истории Санкт-Петербургское Морское собрание.

26 февраля 1912 года Морским министром адмиралом И.К.Григоровичем был утвержден единый устав Морских Собраний Балтийского моря.

16 декабря 1917 года был принят декрет «Об уравнении всех военнослужащих в правах». Этим декретом были упразднены все чины, звания, ордена, а также все офицерские организации им-

ператорской России, в том числе и Морские собрания.

Возрождение Морского Собрания состоялось в 1995 году. Устав вновь возрождаемого Морского Собрания г. Санкт-Петербурга был принят 29 марта 1995 года на учредительной конференции. Учредительная ассамблея собрания состоялась 27 июля 1995 года в Доме ученых РАН.

Руководителем Совета старшин был избран Орлов Николай Владимирович. В апреле 1996 года Н.В. Орлов единогласно был избран на должность председателя Морского собрания. Он стал третьим председателем Санкт-Петербургского Морского Собрания, с момента его создания в 1910 году и вот уже более двадцати лет возглавляет его.

29 марта 1996 года была впервые проведена ассамблея Санкт-Петербургского Морского собрания в Тронном зале Екатерининского дворца г. Пушкина. Она была посвящена первой годовщине возрождения Морского собрания Санкт-Петербурга. С тех пор ассамблеи проводятся ежегодно.

Санкт-Петербургское Морское Собрание с 1910 года активно содействует возрождению морских традиций, воспитанию моряков на идеях патриотизма и беззаветного служения Российскому Отечеству и народу.

Основные цели создания и деятельности Санкт-Петербургского Морского собрания являются возрождение морских традиций Морских собраний Российского флота, сплочение моряков и лиц, оказывающих им содействие в выполнении служебного долга, на идеях патриотизма и беззаветного служения Отечеству и народу, развитие активности и самостоятельности моряков по пропаганде героической истории Российского флота и морских традиций, а также по иным направлениям деятельности Морского собрания и другие.

За истекающий двадцатипятилетний период своего возрожденного существования Совет старшин собрания проводил работу в соответствии с уставными целями. Вот только отдельные эпизоды деятельности собрания.

За это время было проведено 49 Ассамблей и один Чесменский ужин. За весь период деятельности собрания было проведено десятки научно-практических конференций, военно-исторические чтения, научные семинары, презентации книг, круглые столы.

Собрание принимало активное участие в подготовке и проведении празднования 300-летия Российского флота в 1996 году. Были проведены 4 ассамблеи, посвященные этой дате, оплачен проект и поставлено 4 тонны бронзы для памятника в честь 300-летия флота на Адмиралтейской набережной г. Санкт-Петербурга.

Для проведения реставрационных работ в Николо-Богоявленском Морском Соборе и Екатерининском дворце Царскосельского музея-заповедника Морским собранием передано 120 книжек сусального золота и 10 тонн бронзы. В Севастополе во Владимирском соборе (усыпальнице адмиралов) восстановлены 70 мемориальных досок (всего их 72) с именами героев первой Крымской войны 1853-56 гг.

В апреле 2001 г. был подготовлен и отправлен в поход ГИСУ «Сибиряков».

По заказу Собрания была изготовлена памятная мемориальная доска с профилем последнего Морского министра императорской России адмирала И.К.Григоровича, которая 15 марта 2003 года была открыта и освящена на здании Главного Адмиралтейства.

Для Северного Флота собранием был куплен и подарен реанимационный автомобиль. На 40-летний юбилей объединения подводников, проходящих службу в Западной Лице, был подарен микроавтобус. Лучшим подводникам этого объединения вручены ордена и медали СПб МС и другие подарки. На судостроительном заводе «Северная верфь» был отремонтирован БПК «Адмирал Левченко», на его покраску деньги выделило Морское собрание.



Установлены памятники на могилах адмирала В.А.Самойлова и вице-адмиралов В.А.Корнюшко и В.Л.Богденко, контр-адмирала В.М. Бусырева. Реставрирован и благоустроен мемориал на Серафимовском кладбище на Аллее Героев командованию Тихоокеанского флота, погибшего при исполнении служебных обязанностей в г. Пушкине.

26 июля 2005 года на Никольском кладбище Троицкой Александро-Невской Лавры через 75 лет после смерти Санкт-Петербургским Морским Собранием при участии ВМФ России был торжественно перезахоронен из Франции прах последнего морского Министра Императорского Флота адмирала Ивана Константиновича Григоровича.

Профинансировано издание учебников и учебных пособий для Военно-морской академии им. Н.Г. Кузнецова, Морской академии им. С.О. Макарова, Военно-медицинской академи.

В июле 2004 года СПб МС отметило 100-летний юбилей со дня рождения Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова. При материальной поддержке СПб МС был создан документальный фильм о Н.Г. Кузнецове, который в юбилей демонстрировался по центральному телевизионным каналам.



директор ОАО «Адмиралтейские верфи», доктор технических наук, профессор Герой России В.Л.Александров, генеральный директор ОАО «Канонерский судоремонтный завод», доктор технических наук Н.М.Вихров, адмирал В.А.Попов и др.

Отдельной строкой деятельности Морского Собрания является его историческая исследовательская работа и издательская деятельность. Выпущены десятки книг по истории Военно-Морского Флота. Среди последних из них монографии доктора исторических наук П.А. Кротова «Гангут. Сражения и корабли» и «Российский флот на Балтике при Петре Великом» и доктора исторических наук Гребенчиковой Г. А. «Россия и Турция. Двенадцать невыученных уроков», «Чесменская победа. Триумф России в Средиземном море». Переизданы труды академика А.Н. Крылова «Мои воспоминания».

В 2016 году к юбилею ВМФ России Морским Собранием по поручению Главного командования ВМФ была выпущена книга «Военно-Морской Флот России. 320 лет» (автор И.Лещенко), в 2017 – «Главный военно-морской па-



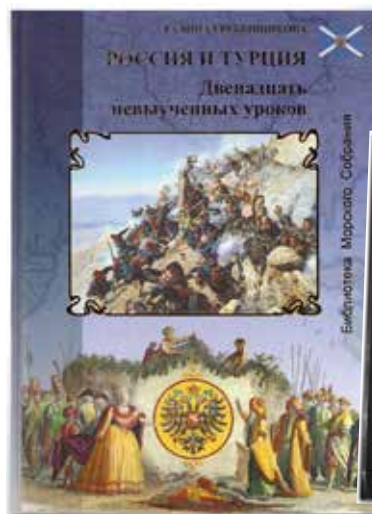
ское Собрание объединяет в своих рядах более 500 человек, из которых 28 – представители высшего командного состава Вооруженных Сил и Флота России, 12 Героев России, Советского Союза и Социалистического труда. Члены собрания – это люди с активной жизненной позицией, высокообразованные, мыслящие, анализирующие ситуацию, генераторы идей и предложений, патриоты моря, флота и России, для которых бессмертные слова генерал-адмирала Русского флота великого князя Константина Николаевича «За флот России надо бороться» являются призывом к действию, ибо, как сказал Петр Великий «... флот российский не забава

Санкт-Петербургское Морское собрание в своей деятельности активно содействует возрождению морских традиций, воспитанию моряков на идеях патриотизма и беззаветного служения Российскому Отечеству и народу.

Для награждения лиц за активное участие в деятельности СПб МС, за высокие достижения в укреплении боевой готовности флота и его развитию, за существенный вклад в дело развития морского и речного транспорта, за участие в значимых плаваниях и походах, а также за научные достижения Советом старшин создана стройная наградная система. Награды СПб МС (ордена и медали) прошли регистрацию в Федеральном Государственном Геральдическом Совете при Президенте РФ.

Награды СПб МС включают: орден «Орденский знак» (высшая награда собрания), ордена «За заслуги» I и II степеней, «За воинскую доблесть» I и II степеней, «За трудовую доблесть» I и II степеней, «За заслуги в морской деятельности» I, II и III степеней, золотая медаль Петра I, 4 серебряных медали (адмирала Н.Г. Кузнецова, адмирала М.П. Лазарева, адмирала П.С. Нахимова и академика А.Н. Крылова), 2 юбилейные памятные медали (300 лет Балтийскому флоту и 300 лет Гангутскому сражению), золотой знак Собрания за 10, 15, 20 и 25 лет безупречной службы в Морском Собрании.

За прошедшие годы около 10 000 человек были награждены орденами и медалями СПб МС. Кавалерами всех наград СПб МС являются: генеральный



рад», а в 2018 году – юбилейные издания для Черноморского и Балтийского флотов.

С 2004 года для повышения патриотизма подрастающего поколения принято решение об издании детской серии книг «Морская слава России», посвященной самым ярким победам отечественного Военно-Морского Флота.

Все книги, издаваемые Морским Собранием передаются на флота, в военно-морские учебные заведения, кадетские школы и классы.

Сегодня Санкт-Петербургское Мор-

государева, а струмент первейший для укрепления государства».

Никто и ничто не может отменить исторический Указ: «Морским судам быть!». Благодаря таким людям возрождаются лучшие флотские традиции, восстанавливаются белые пятна истории флота, пропагандируется морская служба, а Морское собрание обретает многократную силу скрытой в этих людях жизни. Всё это укрепляет авторитет нашего флота, как в стране, так и за рубежом.

ДЕТСКАЯ БИБЛИОТЕКА

Морского Собрания

В канун 300-летия первой морской победы Российского флота – Гангутской битвы в 2004 году Санкт-Петербургским Морским Собранием была выпущена первая книга серии «Морская слава России» – «Гангут. 1714». Книга посвящена одной из ярких страниц в истории военно-морского флота России первой половины XVIII века – Гангутскому сражению. Именно в это время Россия, одержав славные победы в водах Балтийского моря, успешно завершила Великую Северную войну и стала морской державой.

За пять лет свет увидели еще восемь книг серии. Все книги богато проиллюстрированы художником Е. Баскаковой.

«Эзель. 1719». Книга продолжила рассказ о славных победах военно-морского флота России в первой половине XVIII века во время Великой Северной войны. Она посвящена первой победе русского корабельного флота в водах Балтики, известной как сражение у острова Эзель (Сааремаа). Благодаря мастерству, выучке и отваге русских моряков были пленены три шведских корабля во главе с капитан-командором Врангелем.

«Гренгам. 1720». Книга посвящена новому триумфу русского галерного флота в водах Балтики под командованием Михаила Голицына, известному как сражение у острова Гренгам. Умелые действия и храбрость русских моряков и солдат привели к поражению шведской эскадры и пленению четырёх её кораблей.

«Чесма. 1770». Четвертая книга серии посвящена одному из самых знаменитых морских сражений второй половины XVIII века. Во время Русско-турецкой войны 1768-1774 годов у берегов Малой Азии в Чесменской бухте русские моряки одержали блестящую победу над превосходящими силами турецкого флота.

«Фидониси. 1788». Это издание – рассказ об одном из событий Русско-турецкой войны 1787-1791 годов, когда молодой Черноморский флот вступил в бой с противником и одержал первые победы в Днепровском лимане у стен крепости Очаков и близ острова Фидониси в 1788 году.

«Керчь. 1790». Продолжение рассказа о славных победах Военно-Морского флота России во время Русско-турецкой войны 1787-1791 годов. Она посвящена Керченскому сражению 1790 года, в результате которого адмирал Федор Ушаков обратил в бегство турецкий флот и не допустил высадки войск противника в Крым.

«Выборг. 1790». В книге рассказывается о морских сражениях Русско-шведской войны 1788-1790 гг., входе которых Балтийский флот сорвал наступательные планы противника и не позволил Швеции взять реванш за поражения в предыдущих войнах с Россией.

«Тендра. 1790». Русско-Турецкая война 1878-1879 годов. Рассказ о победе русских моряков над турками у острова Тендра в 1790 году, одержанной под руководством Федора Ушакова, в результате которой Черноморский флот России добился господствующего положения на Черном море.

По вопросам участия в проекте обращаться по адресу:

Санкт-Петербург, Россия, 190000
Английская набережная, 42
+7 (812) 312-70-92
+7 (812) 315-26-70
morskoe-sobranie@yandex.ru





Морская политика россии

люди. события. факты

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

www.marine.gov.ru

№ 31, 2019