

# Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ №18 2016

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



**Морской коллегии  
при Правительстве Российской Федерации –  
15 лет!**

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

# 50 лет



**ВСЕГДА**

**В ЦЕНТРЕ**

**СОБЫТИЙ**

ФГУП «ЦНИИ «Центр»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, стр.1,  
тел./факс +7(499)254-50-56  
[www.cniicentr.ru](http://www.cniicentr.ru)

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

Официальный печатный орган  
Морской коллегии при Правительстве РФ  
№ 18 декабрь 2016

Издает «Морское Информационное Агентство»

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

Учредитель журнала:  
НО «Фонд поддержки  
российского флота»

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

Главный редактор  
**АНДРЕЙ КАМШУКОВ**  
Заместитель главного редактора  
**АННА СМЕХОВА**  
Шеф-редактор  
**КИРИЛЛ СКОРОБОГАТОВ**  
Арт-директор  
**НАТАЛИЯ ДОЛГАЯ**  
Верстка  
**ОЛЬГА КЛАДОВИКОВА**  
Литературный редактор  
**АЛЕКСАНДР КАМШУКОВ**  
Директор по развитию  
**СЕРГЕЙ ГРЕХНЁВ**

Редакция журнала выражает особую  
благодарность за участие в издании лично  
**Олегу Грызлову**

Материалы и иллюстрации:  
**Валерий Василевский,**  
**Александр Селезнёв,**  
**Александр Камшуков, Валерий Куличков,**  
**Влада Янукова, Татьяна Фонова,**  
**Кирилл Скоробогатов,**  
**Сергей Бровкин, Виктор Флусов,**  
**Святослав Булах, Сергей Мамонтов,**  
**Анастасия Федотченко,**  
**Владимир Корчев, Татьяна Танакова,**  
**Наталья Нурихматова, Евгения Полякова,**  
**Надежда Дзюбина и др.**

kremlin.ru, mintrans.ru,  
portnews.ru, rostransnadzor.ru,  
liveinternet.ru, www.1tv.ru,  
oborona.gov.ru, wikipedia.org, seaport.ru,  
parusniki.info, shipsea.ru, shipbuilding.ru,  
tass.ru, teknoblog.ru, vestifinance.ru

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

Отпечатано в типографии: ООО «Мир печати»,  
Ростовская область, г. Ростов-на-Дону,  
тел.: +7 (863) 59-82-30

Тираж 1 000 экземпляров  
Цена договорная

Благодарим за участие в размещении  
информационного блока  
о Черноморской регате – 2016  
фонд «Государственный клуб»



Благодарим за содействие в подготовке номера:  
службу по связям с общественностью ОАО «ОСК»  
а также лично  
Кравченко А.А., Старцева Г.В., Лазукина В.С.,  
Котенева М.Б., Яниева К.Н., Николаева А.Г.,  
Житомирского И.М., Михайлову Л.Д.,  
Малышеву Н.Ю., Абызова М.Н., Булах Е.Г.

Позиция редакции может не совпадать  
с мнением авторов.

## Морской коллегии – 15 лет!



стр. 2

## 50 лет ЦНИИ «Центр»



стр. 22

## Севастопольское Морское собрание



стр. 52

## Черноморская регата - 2016



стр. 62

## СОДЕРЖАНИЕ:

- 2 Дмитрий Олегович Rogozin:  
о Морской коллегии
- 3 Положение о Морской коллегии  
при Правительстве  
Российской Федерации
- 6 Морской коллегии – 15 лет!
- 10 Президиум Морской коллегии
- 13 Поздравление Морской коллегии  
от Морского совета  
Санкт-Петербурга
- 14 Научно-экспертный совет  
Морской коллегии  
при Правительстве  
Российской Федерации
- 16 Информационное  
обеспечение коллегии
- 17 Морское Информационное  
Агентство (МИА)
- 18 Морское наследие
- 22 50 лет на передовых позициях  
в развитии оборонно-  
промышленного комплекса
- 26 Объединенная судостроительная  
корпорация
- 32 Морская коллегии стремится  
развивать судостроение  
приморских регионов
- 36 Судостроительно-судоремонтный  
«РИФ» – история успеха
- 39 Безопасность флота Дона  
в надежных руках
- 40 «ДелоПортс»:  
к большим перспективам
- 43 Порт Кавказ: на дороге жизни
- 44 Новый импульс:  
развитие российского  
электромашиностроения
- 48 Морской характер
- 51 Ростов силен морскими  
традициями!
- 52 Севастопольская весна  
Морского собрания
- 56 Пензенское Морское собрание
- 58 Пасхальная радость великой  
Победы
- 62 СКФ Черноморская регата  
больших парусников 2016
- 67 Баркентина «Погория»
- 68 Влюбленные в море
- 71 Шхуна «Адорнате»
- 72 Фрегат «Надежда»
- 74 Из Тихого океана в Черное море...
- 76 Барк «Крузенштерн»
- 78 90 лет под парусами
- 82 Фрегат «Мир»
- 84 Фрегат «Херсонес»
- 86 Шхуна «Атила»  
Регата состоялась!



«Созданная в Российской Федерации прочная преемственная нормативно-правовая база развития и функционирования военно-морской деятельности является реальным залогом сохранения за Россией статуса ведущей морской державы. Основу этой базы составляют принятые на государственном и правительственном уровнях «Морская доктрина России на период до 2020 года», «Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2020 года» и «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года».

Наличие и реализация положений этих документов сыграли немаловажную роль в преодолении Россией последствий системного политического и социально-экономического кризиса конца XX века. Этому во многом способствовала эффективная и согласованная деятельность Морской коллегии при Правительстве РФ. В результате достигнутые определенные положительные тенденции развития, связанные с морской составляющей, во внутренней и внешней политике страны получили пусть небольшой, но поступательный характер, и находятся под контролем, что дает реальную экономическую и силовую основу их реализации в среднесрочной и долгосрочной перспективах.»

*Из интервью Д.О. Рогозина, «Морская политика России» №3 2012 год*

УТВЕРЖДЕНО  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 21 августа 2013 г. №723

## ПОЛОЖЕНИЕ о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации



1. Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации (далее – Морская коллегия) является постоянно действующим координационным органом, обеспечивающим согласованные действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики.

2. Целью деятельности Морской коллегии является обеспечение решения задач по реализации Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, оперативное рассмотрение вопросов реализации национальной морской политики и подготовка рекомендаций по их решению.

3. Председатель Морской коллегии назначается Правительством Российской Федерации.

Председатель Морской коллегии имеет заместителей, в том числе одного первого заместителя.

Членами Морской коллегии являются руководители (представители) федеральных органов государственной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных и других организаций, непосредственно связанных с судостроением и созданием морской техники, изучением, освоением и использованием Мирового океана, Арктики и Антарктики, а также ответственный секретарь Морской коллегии.

Состав Морской коллегии утверждается Правительством Российской Федерации.

4. Основными задачами Морской коллегии являются:  
а) координация деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций, связанной с:  
сохранением и совершенствованием морского потенциала Российской Федерации;

обеспечением развития морской деятельности Российской Федерации;

анализом состояния, тенденций развития и использования морского потенциала ведущих зарубежных стран;

уточнением действующих и принятием новых нормативных документов в области морской деятельности Российской Федерации;

решением комплексных проблем, возникающих в ходе осуществления Российской Федерацией морской деятельности;

совершенствованием законодательной базы международного сотрудничества, а также защитой интересов Российской Федерации на международных переговорах в области морской деятельности, в том числе по Арктике и Антарктике;

выполнением государственных программ Российской Федерации и федеральных целевых программ в области морской деятельности Российской Федерации, строительства, модернизации и ремонта кораблей и судов, создания морской техники;

освоением минеральных и биологических ресурсов Мирового океана, Арктики и Антарктики;

повышением значения морской деятельности Российской Федерации в решении геополитических, оборонных, экономических, внешнеполитических, социальных и других задач;

решением проблем изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики;

развитием научно-технического и судостроительного комплекса страны для обеспечения морской деятельности Российской Федерации;

освещением средствами массовой информации вопросов морской деятельности Российской Федерации;

обеспечением безопасности мореплавания и судоходства, развитием систем их навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения;

развитием морских и речных портов;

сохранением объектов морского культурного наследия;

б) уточнение целей и задач национальной морской политики, а также программ развития морской деятельности Россий-



ской Федерации исходя из других направлений общегосударственной политики и соответствующих международных программ.

5. Морская коллегия в целях решения возложенных на нее задач:

- а) определяет приоритетные направления морской деятельности Российской Федерации;
- б) координирует и согласовывает действия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, Российской академии наук и заинтересованных организаций в области морской деятельности, судостроения и создания морской техники, а также в области изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики;
- в) рассматривает предложения и готовит рекомендации по следующим вопросам:
  - развитие, реструктуризация, конверсия промышленного и научно-технического потенциала, оборудование территорий и акваторий в целях сохранения и совершенствования морского потенциала Российской Федерации;
  - определение размеров расходов на осуществление морской деятельности Российской Федерации;
  - совершенствование системы подготовки и переподготовки кадров для организаций, выполняющих задачи в области мор-



ской деятельности Российской Федерации, повышение их социальной защищенности;

- развитие сотрудничества в области морской деятельности и выполнение международных договоров;
- развитие, управление и обеспечение морской деятельности Российской Федерации;
- разработка проектов нормативных правовых актов в области морской деятельности Российской Федерации;
- решение комплексных проблем, возникающих в ходе осуществления Российской Федерацией морской деятельности;
- формирование и реализация государственного оборонного заказа, государственных программ Российской Федерации и федеральных целевых программ в области развития морской деятельности, строительства, модернизации и ремонта судов и морской техники гражданского назначения;
- г) согласовывает действия федеральных органов исполнительной власти по реализации решений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации в области совершенствования морской деятельности Российской Федерации, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, обеспечения морских операций и работ информацией о состоянии морской природной среды и ее загрязнении;
- д) организует разработку проектов (в том числе на принципах государственно-частного партнерства) и анализ морской деятельности с учетом геополитических, военно-технических и экономических факторов укрепления и наращивания морского потенциала Российской Федерации, рационального использования сил и средств в процессе изучения и освоения Мирового океана, Арктики и Антарктики;
- е) организует разработку мер, направленных на совершенствование прибрежно-портовой инфраструктуры, а также на расширение российского флота и его использование для перевозки экспортно-импортных грузов, поддержание и развитие научно-исследовательского флота Российской Федерации и расширение морских экспедиционных исследований;
- ж) организует рассмотрение вопросов, связанных с освоением континентального шельфа Российской Федерации, в том числе в бассейне Северного Ледовитого океана, развитием Северного морского пути, поддержкой гидрометеорологической, навигационно-гидрографической и поисково-спасательной систем, обеспечивающих его функционирование, а также решением экологических проблем в этом регионе;
- з) рассматривает рекомендации по использованию политико-дипломатических, экономических, налоговых, финансовых, информационных и других механизмов для обеспечения национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане, Арктике и Антарктике;
- и) разрабатывает рекомендации по развитию Военно-Морского Флота, транспортного, пассажирского, рыболовства и научно-исследовательского флота с целью обеспечения морской деятельности Российской Федерации;
- к) способствует созданию условий и разработке мер по сохранению и развитию научно-технического и производствен-

ного потенциала для обеспечения морской деятельности Российской Федерации;

- л) координирует деятельность межведомственных комиссий (советов, рабочих групп) в области судостроения и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия;
- м) координирует деятельность федеральных органов исполнительной власти по развитию морских и речных портов, обеспечению безопасности мореплавания и судоходства;
- н) организует проведение выставочных и иных мероприятий с участием средств массовой информации, направленных на популяризацию деятельности Морской коллегии.

6. Морская коллегия имеет право:

- а) заслушивать на своих заседаниях руководителей федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;
- б) запрашивать у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций информацию по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии;
- в) пользоваться информационными базами данных Аппарата Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, представленных в ее составе;
- г) привлекать к работе представителей федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, научных организаций, ученых и специалистов в области морской деятельности;
- д) создавать межведомственные комиссии (советы, рабочие группы) в области судостроения и создания морской техники, изучения, освоения и использования Мирового океана, Арктики и Антарктики, сохранения объектов морского культурного наследия (далее – межведомственные комиссии (рабочие группы) для оперативной подготовки материалов и проектов



решений по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии, и координировать их деятельность по отдельным направлениям морской деятельности;

е) направлять в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации рекомендации по вопросам осуществления морской деятельности, в том числе образования в установленном порядке межведомственных комиссий (рабочих групп) для решения задач или рассмотрения вопросов межотраслевого либо межтерриториального значения;

ж) учреждать награды Морской коллегии (медали, знаки отличия, почетные грамоты, благодарности, переходящие призы) для награждения лиц, а также экипажей, команд и организаций, внесших большой вклад в реализацию национальной морской политики в области морехозяйственной деятельности и оказывающих содействие Морской коллегии в решении возложенных на нее задач, утверждать положения об этих наградах, их описание и рисунки, определять порядок награждения.

7. Работа Морской коллегии осуществляется в соответствии с годовыми планами, которые рассматриваются на заседании Морской коллегии и утверждаются председателем Морской коллегии.

Заседания Морской коллегии проводятся по мере необходимости, но не реже одного раза в полугодие.

Совещания членов Морской коллегии проводятся, как правило, с выездом в субъекты Российской Федерации.

8. Решения Морской коллегии принимаются большинством голосов присутствующих на заседании членов Морской коллегии и оформляются протоколами, подписываемыми председателем Морской коллегии, а при необходимости в виде проектов постановлений и распоряжений Правительства Российской Федерации, которые вносятся в Правительство Российской Федерации в установленном порядке. При обсуждении вопросов по определенному направлению морской деятельности (или отрасли) присутствие члена Морской коллегии, представляющего соответствующий орган исполнительной власти, для принятия решения является обязательным. **МП**



# Морской коллегии – 15 лет!

**М**ноговековая история России наглядно свидетельствует, что наша страна по праву является великой морской державой. Громкие морские победы и океанский атомный и ракетно-космический военно-морской флот, великие географические открытия, достижения в развитии морского и речного транспорта, океаническое рыболовство и современное кораблестроение – все это является подтверждением ее высшего морского статуса.

Для России важнейшей целью освоения Мирового океана является долговременная эксплуатация его пространств и ресурсов на основе единого системного подхода к определению стратегии развития, размещения, организации и управления всей морехозяйственной деятельностью, выбора эффективных направлений укрепления и наращивания морской мощи Российской Федерации, сочетания совокупности средств как освоения Мирового океана, так и защиты государственных интересов.

История отечественного флота подтверждает, что в разные периоды своего существования он слишком часто зависел от личного отношения первого лица государства, как к флоту, так и к морской идее, в целом. Результатом такого положения дел являлись достаточно длительные по времени и серьезные упущения в мор-

ской политике, задержка в развитии флота и его инфраструктуры, провалы в кадровой политике и т.д. Так с изменением политического и экономического строя в стране с 1991 года пошел и стал практически неуправляемым обвальный процесс снижения сначала военно-морского, а затем и всего морского потенциала государства.

В то же время одним из главных направлений, определяющих развитие мировой цивилизации в третьем тысячеле-

тии, является освоение пространств и ресурсов Мирового океана. Этот процесс оказывает непосредственное влияние на содержание национальной политики не только ведущих мировых держав, но и большинства государств мирового сообщества. Процессы глобализации налагают на морскую деятельность особенности, связанные с обеспечением гарантированного доступа к ресурсам и пространствам Мирового океана и с устойчивой их эксплуатацией. Постоянной задачей стано-



вится обеспечение нормального функционирования и расширения возможностей всех составляющих морского потенциала государства, включая военный, транспортный, рыболовный, торговый, научно-исследовательский и другие флоты, их научную и промышленную базы, системы базирования, судостроения и судоремонта, социального, информационного, кадрового и другого обеспечения. При этом политические и экономические намерения ведущих морских держав доминировать в Мировом океане, их возрастающая активность в освоении морских зон, опираются на реальную военно-морскую мощь.

В конце 90-х годов наступил момент, когда стал вопрос о необходимости формирования единых научных и институциональных основ современной морской политики Российской Федерации. Инициатором начала данного процесса выступил Военно-Морской Флот. Так вопрос о необходимости разработки Морской доктрины Российской Федерации рассматривался Военно-Морским Флотом как назревшая необходимость формирования долговременной комплексной государственной политики Российской Федерации в целях утверждения политического курса в области освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана в интересах обеспечения устойчивого экономического развития и национальной безопасности России. В этой связи стал особо актуальным вопрос о создании межведомственной структуры, наделенной властными полномочиями для решения вопросов перспективного развития флота и всех его составляющих частей, а так же для координации и согласования деятельности организаций и учреждений, принадлежащих к различным государственным ведомствам. Именно это явилось главными предпосылками к созданию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации и совершенного нового административно-правового

механизма координации морской деятельности в России.

В 1999 году на совещании Совета Безопасности был рассмотрен вопрос «Об определении общей стратегии и неотложных мерах по сохранению и развитию морского флота и кораблестроения Российской Федерации», и определена необходимость разработки и реализации долговременной комплексной системной государственной политики Российской Федерации в области освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана в интересах обеспечения устойчивого экономического развития и национальной безопасности России, обоснованы предложения о необходимости разработки на базе материалов ФЦП «Мировой океан» Морской доктрины Российской Федерации и ее утверждению на государственном уровне. Тогда же было принято решение о создании при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии.

Порядок и этапы реализации принятых государственных решений в области со-

вершенствования морской деятельности требовали создания в стране надежного и эффективного административно-правового механизма: определения Президентом Российской Федерации основных направлений морской политики Российской Федерации, их реального выполнения Правительством Российской Федерации на основе тесного взаимодействия с Федеральным Собранием Российской Федерации. Кроме того, анализ распределения функций и полномочий федеральных органов исполнительной власти по управлению морской деятельностью свидетельствовал об их дублировании и дроблении. Поэтому следовало уточнить состав и структуру федеральных органов исполнительной власти, непосредственно участвующих в морской деятельности и ответственных за реализацию морской политики в соответствии с задачами, изложенными в Морской доктрине и нормативными документами о совершенствовании морской деятельности.

В «Основах политики Российской Федерации в области военно-морской деятель-





ности на период до 2010 года», утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 4 марта 2000 г., в качестве меры по повышению эффективности координации федеральных органов исполнительной власти при изучении, освоении и использовании Мирового океана, было определено создание для этих целей координирующего органа при Правительстве Российской Федерации – Морской коллегии. Замыслом формирования Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации предусматривалось поэтапное создание в государстве преемственного административно-правового механизма реализации национальной морской политики, объединяющего усилия органов государственного и военного управления и обеспечивающего реализацию и защиту национальных интересов России в Мировом океане, и в то же время способного решить задачу разграничения полномочий между центром и приморскими регионами в сфере морской деятельности, использовать ее результаты для повышения эффективности деятельности системы федеральных органов исполнительной власти и создания благоприятных условий для реализации субъектами предпринимательства своих прав и интересов.

Президент Российской Федерации В.В. Путин 25 июля 2000 г., присутствуя на защите Главнокомандующим ВМФ адмиралом флота В.И. Куроедовым диссертации на соискание ученой степени кандидата политических наук на тему «Стратегия государства по защите и реализации национальных интересов России в Мировом океане», дал устное поручение доложить ему о предложении по созданию Морской коллегии. Такие предложения были разработаны и представлены Президенту Российской Федерации через Совет Безопасности Российской Федерации уже к 10 августа 2000 г. К сожалению, события, связанные с гибелью подводной лодки «Курск» 12 августа 2000 г., повлияли на сроки и утверждение в стране

подготовленных документов. Фактическая реализация Указа Президента Российской Федерации от 4 марта 2000 г. «О совершенствовании морской деятельности Российской Федерации» реально началась только с начала 2001 года.

В соответствии с утвержденными документами в целях совершенствования морской деятельности Российской Федерации было определено:

Правительству Российской Федерации совместно с аппаратом Совета Безопасности Российской Федерации:

а) разработать и представить на утверждение Президента Российской Федерации проект Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года;

б) организовать на постоянной основе анализ состояния и тенденций развития морской деятельности Российской Федерации и в мире в целом с учетом политических, экономических, военно-стратегических, научно-технических и других факторов и обеспечить выпуск, начиная с 2000 года (с периодичностью один раз в три года), системных проектов по проблемным вопросам, касающимся обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в сфере изучения, освоения и использования Мирового океана;

в) представлять ежегодно Президенту Российской Федерации доклад, включающий комплексную оценку состояния национальной безопасности в области морской деятельности Российской Федерации, а также необходимые предложения по этому вопросу.

Выступая 27 марта 2001 г. на совместном заседании секции по военной безопасности и секции по оборонно-промышленной и технологической безопасности Научного совета при Совете Безопасности Российской Федерации на тему: «Научно-организационный замысел проведения исследований по анализу состояния и тенденций развития морской деятельности в Российской Федерации и мире в целом» Главнокомандующий

Военно-Морским Флотом адмирал флота В.И. Куроедов изложил, по сути, порядок и этапы реализации принятых в государстве решений в области совершенствования морской деятельности, которые требовали создания в государстве надежного и эффективного административно-правового механизма в области определения Президентом Российской Федерации основных направлений морской политики Российской Федерации, их реального выполнения Правительством Российской Федерации на основе тесного взаимодействия с Федеральным Союзом Российской Федерации.

На первом этапе (2001–2004 годы) предстояло:

– утверждение Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, как основного документа,



определяющего государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности – национальную морскую политику России, а также

– формирование Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, разработку и утверждение Положения о Морской коллегии и организация ее работы.

На следующем этапе (2004–2010 годы) планировалось на основе опыта деятельности Морской коллегии, результатов реализации Морской доктрины и ежегодных государственных докладов Президенту Российской Федерации о морской деятельности, итогов проведения морской политики и функционирования специально созданного государственного механизма по управлению морской деятельностью Российской Федерации рассмотреть возможность формирования федеральных органов по руководству морской деятельностью, имеющих права и возможности, отвечающие масштабам и важности национальной политики Российской Федерации в Мировом океане. Также предполагалось разработать и принять свод законов о государственном регулировании морской деятельности Российской Федерации. При этом В.И. Куроедов особо подчеркивал, что

постоянное внимание общества к проблемам национальных интересов России в Мировом океане должно способствовать воспитанию морского мышления в органах государственной власти, выработке у руководства страны и в государственном аппарате политической воли, не только к созданию всех составляющих морской силы, но и умению ими эффективно пользоваться. Морской потенциал нашего государства, особенно его силовой компонент – Военно-Морской Флот, как и во все времена, должен быть направлен на обеспечение благоприятного экономического развития страны и неустанный укрепления ее обороноспособности.

Как уже было отмечено, 27 июля 2001 г. вышло поручение Президента Российской Федерации В.В. Путина № Пр-1384 о переходе к реализации национальной морской политики и созданию при Правительстве Российской Федерации Морской коллегии, а за № Пр-1387 утверждается Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года, в которую включено положение о том, что Правительство Российской Федерации через федеральные органы исполнительной власти и Морскую коллегию осуществляет руко-

водство реализацией задач национальной морской политики.

Утвердив Морскую доктрину, Президент Российской Федерации В.В. Путин четко и ясно дал понять, что Россия, объявляя свою морскую политику, намерена решительно и твердо укреплять позиции среди ведущих держав. Создание впервые в истории России полномочного органа, ответственного за формирование и реализацию национальной морской политики, каким является Морская коллегия, а также впоследствии принятые ею решения, положили практическое начало восстановлению морской мощи государства, занятию Россией достойного места в ряду ведущих морских держав.

1 сентября 2001 г. постановлением Правительства Российской Федерации № 662 была создана Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации, утверждены Положение о ней и ее состав. Созданный впервые за всю историю России этот коллегиальный межведомственный орган стал неофициальным «Морским правительством» России, во многом определяющим и координирующим всю морскую политику нашего государства. [МП](#)





## Президиум Морской коллегии

В соответствии с положением о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 21.08.2013 г. № 723 для решения оперативных вопросов, был образован президиум Морской коллегии. Председатель президиума – первый заместитель Председателя Морской коллегии, президент Группы компаний «Дело» Сергей Николаевич Шишкарёв. В состав президиума входят члены Морской коллегии – представители федеральных органов исполнительной власти, ответственные за реализацию государственных и федеральных целевых программ в области морской дея-

тельности, а также члены Морской коллегии – представители организаций, являющихся заказчиками и производителями продукции судостроения и морской техники.

Первое заседание президиума Морской коллегии состоялось 15 октября 2013 года.

Важнейшей задачей президиума Морской коллегии стало отслеживание хода выполнения поручений Президента Российской Федерации и Председателя Правительства Российской Федерации по созданию судостроительного комплекса на Дальнем Востоке. В работе президиума Морской коллегии особое внимание уделяется вопросам разработки и реализации государственных и федеральных программ

в области морской деятельности. Президиум проводит работу по формированию планов-графиков загрузки судостроительных предприятий России гражданскими заказами: строительством судов и морской техники для разведки, бурения и транспортировки нефти, газа и газоконденсата.

Президиум работает и над другими задачами, которые ставит перед ним Морская коллегия, а также выполняет поручения Председателя Морской коллегии по оперативному рассмотрению вопросов, требующих незамедлительного решения.

Ряд протокольных решений президиума Морской коллегии в настоящий момент реализованы Правительством Российской Федерации. Так, например, в октябре 2014 года на президиуме рассматривался



вопрос о мерах стимулирования модернизации существующего и строительства нового рыбопромыслового флота в Российской Федерации. Члены президиума поддержали предложение Федерального агентства по рыболовству об увеличении срока договоров закрепления долей квот добычи водных биоресурсов, а также предложение об увеличении порога ежегодного освоения промышленных квот и прибрежных квот добычи водных биоресурсов до 70 % в течение двух лет подряд.

Принятые президиумом Морской коллегии решения способствовали развитию отечественного судостроения и рыболовства. Разработанная по просьбе президиума Федеральным агентством по рыболовству система мер должна обеспечить размещение заказов на рыбопромысловые суда на отечественных верфях в приоритетном порядке, стимулируя добывающие компании увеличением квот добычи биоресурсов.

Своевременное внимание президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации в феврале 2015 года на ситуацию с судном «Академик Николай Страхов» позволило сохранить здоровье экипажа, судно и его оборудование, а также оценить перспективы использования и эксплуатации научно-исследовательских судов ФАНО России.

В октябре 2015 года при рассмотрении вопроса о техническом состоянии днуглубительного флота, а также возможности его обновления, особое внимание президиумом Морской коллегии было уделено проблемам поддержания и развития внутренних водных путей России. Отмечалось, что в Сводном план-графике загрузки судостроительных предприятий Российской Федерации судами и морской техникой не учтены интересы Федерального агентства морского и речного транспорта и ФГУП «Росморпорт», нуждающихся в днуглубительных судах и технике. Министерством транспорта Российской Федерации совместно с Министерством промышленности и торговли Российской

Федерации при формировании плана-заказа днуглубительных судов и техники до 2020 года было принято предложение президиума коллегии учесть возможность отечественных судостроительных предприятий. Министерством транспорта Российской Федерации в целях комплексного мониторинга и анализа состояния внутренних водных путей, подготовки предложений по их надлежащему содержанию и перспективам развития сформированы рабочие группы по каждому основному водному (речному) пути.

Положительным примером в работе президиума Морской коллегии стало привлечение к участию в ней представителей профильных предприятий. Так, например, в рассмотрении вопроса о днуглубительной технике участвовал поставщик насосов, насосного, вакуумного и компрессорного оборудования ООО «Гидромех». На заседаниях президиума потенциальные заказчики смогли напрямую получить информацию и предложения от производителей.

Свою эффективность показали выездные заседания президиума, когда наиболее важные вопросы решались на местах. Поэтому при составлении планов работы президиум Морской коллегии учитывает предложения регионов и предприятий судостроительной отрасли о месте проведения заседаний.

### ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕЗИДИУМА МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 2013–2016 ГГ.

#### 2013

15.10.2013

1. Об организационных вопросах деятельности президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.
2. О доработке проекта Стратегии развития Открытого акционерного общества

«Объединенная судостроительная корпорация» на период до 2030 года.

3. Разное.

#### 2014

05.03.2014

1. О ходе работы (выполнения «дорожной карты») по созданию судостроительного концорциума в Дальневосточном регионе.

2. О мерах по финансовому оздоровлению и производственной загрузке Хабаровского и Амурского судостроительных заводов.

3. О проекте строительства угольного терминала на Дальнем Востоке (северный берег бухты Суходол).

4. Об использовании инструментов государственно-частного партнёрства (ГЧП) для сохранения объектов морского наследия.

5. Разное. О ходе выполнения поручений Президента РФ №Пр-2236 от 24.09.2013 г. (о совершенствовании структуры корпоративного управления ОАО «ОСК»).

20.05.2014

1. О ходе выполнения поручений Президента РФ по модернизации отечественного гражданского судостроения и перспективах его развития.

2. О проекте ежегодного доклада Президенту РФ «О комплексной оценке состояния национальной безопасности РФ в области морской деятельности в 2013 году и предложениях по её обеспечению».

3. О предложениях по внесению изменений в Стратегию развития морской деятельности РФ до 2030 г., с учётом итогов достижения целевых показателей I этапа её выполнения

4. Разное.

4.1. Об итогах международной парусной регаты «СКФ Черноморская регата больших парусников».

4.2. Об организации дальнейшей работы Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ.



05.09.2014

1. О функционировании Керченской паромной переправы.

2. О перспективах строительства скоростного пассажирского флота и организации скоростных прибрежных линий в Азово-Черноморском бассейне.

3. О развитии яхтенных марин в Азово-Черноморском бассейне.

4. О координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и выработке совместного плана действий по сохранению музейного судна – крейсер боевой славы «Михаил Кутузов», его ремонту, перебазированию к новому месту стоянки и обновлению его музейной экспозиции.

21.10.2014

1. О мерах стимулирования модернизации существующего и строительства нового рыбопромыслового флота РФ.

2. Маршрутах и продукции отечественного гражданского судостроения для организации скоростного пассажирского сообщения в Азово-Черноморском бассейне.

3. О проекте строительства Международного порта Печенга в Мурманской области.

09.12.2014

1. В целях организации своевременного выполнения Перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросу создания судостроительного комплекса на Дальнем Востоке от 13 ноября 2014 г. (г. Владивосток) № Пр-2747 от 28.11.2014 г. и поручений Председателя Правительства Российской Федерации от 27.11.2014 г. № ДМ-П7-8754.

2. О Морской доктрине Российской Федерации до 2030 года и ходе разработки проекта федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации.

3. О роли морских советов приморских субъектов Российской Федерации в решении вопросов развития морской деятельности в регионах.

4. Разное. 4.1. О составе Попечительского совета некоммерческой организации «Фонд поддержки Российского флота».

4.2. О Плане работы Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации на 2015 год.

2015

28.05.2015

1. О задачах президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации на 2015 год.

2. О перспективах и проблемах развития отечественного судового машиностроения и приборостроения в условиях введенных санкций и предлагаемые меры по снижению их негативного воздействия.

3. О состоянии, перспективах использования и эксплуатации научно-исследовательских судов ФАНО России.

4. Разное. О создании Рабочей группы по мониторингу правоприменительной практики и развитию конкуренции в сфере оказания услуг в морских портах.

21.10.2015

1. О ходе работы по практическому использованию преференций, предоставленных Федеральным законом от 7 ноября 2011 г. 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства», для строительства рыбопромысловых судов в создаваемой ОЭЗ Астраханской области.

2. Техническое состояние дноуглубительного флота, возможности обновления. Сохранение и подготовка кадров со специализацией по эксплуатации.

3. О поддержании Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) в рабочем состоянии и обеспечении его габаритов.

15.12.2015

1. О согласовании законопроекта «О государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации».

2. О ходе выполнения поручения заместителя Председателя Правительства Д.О. Рогозина по осуществлению пилотного проекта морских пассажирских перевозок по маршруту архипелаг Шпицберген – архипелаг Земля Франца Иосифа в летний сезон 2015 года и подготовке к сезону 2016 года.

3. О рассмотрении проекта Постановления Правительства Российской Федерации «Об утверждении перечня услуг, имеющих стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства, оказываемых в портах Российской Федерации».

2016

18.03.2016

1. Об организации круизных маршрутов в Азово-Черноморском и Каспийском бассейнах.

2. О развитии международного транспортного коридора «Север-Юг» и организации международных контейнерных скропортящихся и зерновых грузоперевозок.

3. О ходе выполнения поручений по итогам заседания президиума Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 21 октября 2015 г. № 2 (4) по вопросам о формировании плана заказа дноуглубительных судов и техники до 2020 года, о формировании рабочих групп по каждому основному водному направлению (пути) и о поддержании Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) в рабочем состоянии.



## Поздравление Морской коллегии от Морского совета Санкт-Петербурга

*Уважаемые коллеги, дорогие друзья!*

От всей души поздравляем Морскую коллегию при Правительстве Российской Федерации с 15-летием со дня образования.

В этот авторитетный координационный орган входят и эффективно работают представители федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, профильных предприятий и организаций.

Благодаря многолетним усилиям Морской коллегии успешно решаются важнейшие вопросы в области морской и речной транспортной деятельности, эксплуатации портовой инфраструктуры, судостроения, военно-морской деятельности, экологической безопасности, морского образования, водного

туризма. Плодотворная деятельность Морской коллегии объединяет и вдохновляет российских моряков и корабелов, лоцманов и речников, полярников и рыбаков, морских ученых, наставников и деятелей культуры.

В морской столице России знают, что в Морской коллегии работают люди, которые чтут морские традиции и своим ежедневным трудом преумножают славу России – великой морской державы.

Желаем членам Морской коллегии крепкого здоровья, благополучия и новых успехов в служении Отечеству.

Семь футов под килем и попутного ветра всем вашим начинаниям!

*Члены Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга*



# Научно-экспертный совет Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации



**В** 2004 году в целях консультационного, научного и экспертного обеспечения деятельности Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации был образован Научно-экспертный совет (далее – НЭС МК, Совет). Положение о Совете было утверждено Председателем Правительства Российской Федерации, председателем Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации М.Е. Фрадковым 18 ноября 2004 г. Его первое заседание состоялось 2 декабря 2004 г.

Деятельность Совета направлена на повышение эффективности морской деятельности России, выработку Морской коллегией объективных решений в целях реализации национальных интересов России в Мировом океане и обеспечения военной безопасности России с океанских и морских направ-

лений. Совет осуществляет экспертную оценку отдельных, имеющих сложный комплексный научно-технический характер концепций, программ, социально-экономических, научно-технических и инвестиционных проектов, планов и иных мероприятий.

Согласно Положению о Морской коллегии Научно-экспертный совет Морской коллегии, возглавляемый одним из членов Морской коллегии – председателем научно-экспертного совета Морской коллегии, создается для экспертной проработки вопросов, выносимых на рассмотрение Морской коллегии и ее президиума. Структура и состав научно-экспертного совета Морской коллегии утверждаются его председателем.

В состав НЭС МК вошли виднейшие ученые и специалисты в области морской деятельности: военно-морского

флота и погранслужбы, морского и речного флота, морского транспорта, судостроительной промышленности, рыбопромысловой отрасли, специалисты в области исследования и освоения ресурсов Мирового океана, виднейшие юристы по морскому праву.

Совет широко привлекал к решению вопросов, возникающих в процессе его работы, организации, участвующие в осуществлении морской деятельности, представителей заинтересованных федеральных и региональных органов исполнительной власти.

Для углубленной проработки поставленных перед Советом вопросов в его структуре создавались временные рабочие группы из ученых и специалистов. Пленарные заседания Совета предваряют обсуждения на секциях:

- по научным исследованиям природы Мирового океана;

- по освоению морских минеральных и энергетических ресурсов;
- по судостроению;
- по освоению морских биологических ресурсов;
- по морскому и речному транспорту;
- по военно-морской деятельности;
- по реализации национальной морской политики;
- по государственно-частному партнерству;
- по яхтенному туризму;
- по морской медицине;
- по кадровому обеспечению морской деятельности.

Результаты своей работы Совет представлял в Морскую коллегию в виде протоколов заседаний, докладов и информации по вопросам, входящим в его компетенцию.

Первым председателем НЭС МК стал выдающийся российский ученый РАН Александр Григорьевич Гранберг – председатель Совета по изучению производительных сил, академик, член Президиума РАН, действительный член ряда иностранных академий, лауреат государственных премий, престижных международных и российских наград за научные достижения в области экономики. Огромную роль в эффективной работе Совета играл его заместитель проф. Генрих Константинович Войтовский – человек широчайшей эрудиции, неисчерпаемой энергии, хорошо известный в нашей стране и за рубежом как крупный исследователь в области экономических и политических процессов, в том числе международных, всех видов морепользования, твердо и настойчиво внедряющий взгляды на масштабное научно-обоснованное развитие морской деятельности, восстановление утраченных страной позиций в Мировом океане, укрепление морского потенциала России, ее оборонной и экономической безопасности.

В 2011 году НЭС МК возглавил ака-

демик РАН Николай Павлович Лаверов, который привнес целый ряд новых идей в работу Совета. В частности, он предложил усилить роль экспертной составляющей в работе Совета. По его замыслу все крупные проекты в области морской деятельности должны проходить обязательную экспертизу в рамках Совета независимо от того, кто был инициатором этого проекта: государственные структуры или частные компании.

Заместителем председателя Совета в это время являлся доктор военных наук Валентин Петрович Синецкий, заслуженный деятель науки Российской Федерации, автор более 80 научных трудов, в т.ч. «Концептуальная модель морской доктрины Российской Федерации» (2001). В.П. Синецкий был не только выдающимся ученым, но и уникальным организатором, умевшим доводить научные разработки до уровня нормативных документов, принимаемых высшими органами государственной власти. В частности, именно его усилиями и под его руководством была разработана «Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 8 декабря 2010 г. № 2205-р. Большой вклад был внесен доктором в.н.В.П. Синецким в разработку Морской доктрины Российской Федерации, им определены основополагающие принципы, легшие в основу построения проекта федерального закона о государственном управлении морской деятельностью Российской Федерации.

К сожалению, все эти выдающиеся ученые ушли из жизни.

В настоящее время Совет возглавляет доктор технических наук, заслуженный машиностроитель Российской Федерации, лауреат премии Правительства Российской Федерации в области науки и техники, действительный член Британского института морских инженеров –

Лев Михайлович Клячко, который с 2004 по 2015 год возглавлял ФГУП «Центральный научно-исследовательский институт «Курс».

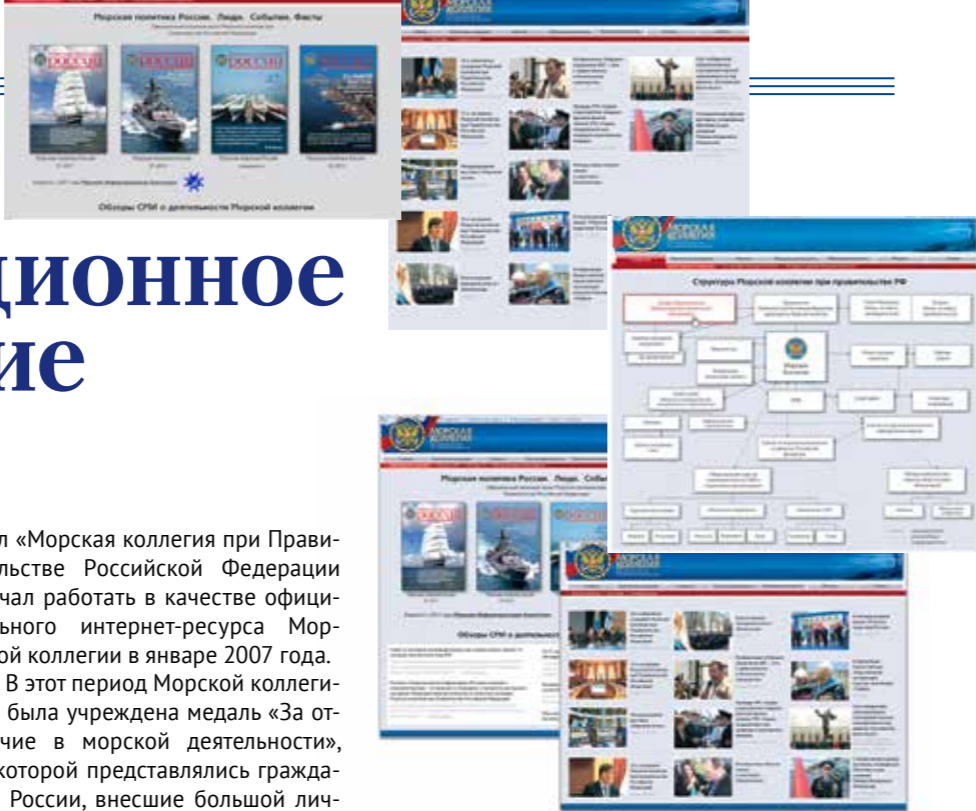
Нельзя не отметить вклад в работу Совета сотрудников СОПС Михаила Борисовича Котенева и Натальи Михайловны Федоренко, которые больше двенадцати лет выполняют функции секретариата Совета. Именно их усилиями работа научно – экспертного совета проходила организованно и планомерно, принимались ответственные рекомендации и решения при рассмотрении важнейших вопросов развития морской деятельности России.

За десять лет Совет провел около 60 заседаний и совещаний, на которых были обсуждены основные вопросы морской деятельности.

В результате были разработаны конкретные предложения и рекомендации по приоритетам развития морской деятельности Российской Федерации, выявлены перспективные научные и практические направления деятельности. Совет принимал активное участие в подготовке нормативных документов, регламентирующих осуществление морской деятельности Российской Федерации.

Результаты деятельности НЭС, благодаря потенциалу входящих в его состав видных ученых, представителей научной общественности, оборонно-промышленного комплекса, ректоров высших учебных заведений и директоров ведущих НИИ, доказали необходимость и авторитетность такого органа в структуре Морской коллегии. Совет внес значительный вклад в формирование национальной морской политики, в обеспечение развития всех видов морской деятельности, сохранение и совершенствование морского потенциала Российской Федерации. Подавляющее большинство рекомендаций Совета находило отражение в решениях Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. **МП**





# Информационное обеспечение коллегии

Для информационного обеспечения работы Морской коллегии был создан интернет-портал Морской коллегии. Одним из первых шагов по его формированию стало поручение, данное Морской коллегией в 2004 году Мининформсвязи России, касающееся разработки технического задания по созданию сети сайтов «Морская коллегия» и введения до конца 2005 года в эксплуатацию экспериментального участка сети (протокол Морской коллегии от 17 декабря 2004 г. № 2 (7), п. 1.7). В 2005 году Мининформсвязи России было дано поручение предусмотреть финансирование работ, начатых в 2005 году, по созданию портала «Морская коллегия» и пространственно-распределенной системы взаимодействия членов Морской коллегии с руководителями региональных советов по морской деятельности в рамках ФЦП «Электронная Россия» на 2006 год (протокол Морской коллегии № 2 (9) от 8 июня 2005 г.). В соответствии с концепцией развития интернет-портала «Морская коллегия» реализация новых подходов к информационному обеспечению Морской коллегии была направлена на преодоление ведомственной разобщенности информационных ресурсов и создание единой информационной инфраструктуры (единой среды межведомственного и межрегионального электронного взаимодействия) в области морской деятельности. Развитие портала Морской коллегии рассматривалось как «наименее дорогостоящий и наиболее быстрый способ эффективного решения вопросов информационного обеспечения, во-первых, деятельности Морской коллегии, во-вторых, межведомственного информационного взаимодействия по координируемым вопросам морской деятельности, в-третьих, конституционного права граждан свободно искать и получать информацию по работе Морской коллегии и морской деятельности в Российской Федерации.» По задумке разработчиков концепции интернет-портала, на его базе планировалось создать систему информационного обеспечения не только Морской коллегии, но и морской деятельности Российской Федерации в целом (протокол НЭС от 27 ноября 2006 г. № 6), п. 1.7). Пор-

тал «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации начал работать в качестве официального интернет-ресурса Морской коллегии в январе 2007 года. В этот период Морской коллегией была учреждена медаль «За отличие в морской деятельности», к которой представлялись граждане России, внесшие большой личный вклад в обеспечение реализации государственной политики в морской сфере. Список лиц, представленных к награде, утверждался решением Председателя Правительства Российской Федерации, а ее вручение происходило в торжественной обстановке на заседаниях Морской коллегии. Визитными карточками Морской коллегии стали медаль, рюнда и знамя. В целях информационного обеспечения работы Морской коллегии было организовано издание специализированного «морского» журнала, на страницах которого публиковались выступления членов Морской коллегии, руководителей ведущих предприятий и научных учреждений. Значительную часть издания отводилась под нормативно правовые документы, регулирующие морскую деятельность. Этот журнал, выпускаемый под эгидой Морской коллегии, получил название «Морская политика Российской Федерации» (главный редактор – Орлов Дмитрий Ростиславович). Первое издание было приурочено к проведению заседания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 8 июня 2005 г. Для придания значимости этому журналу Председатель Правительства Российской Федерации М.Е. Фрадков выступил с обращением к читателям журнала. Издание под эгидой и при содействии Морской коллегии журнала «Морская политика России» способствовало свободному выражению взглядов всех участников морской деятельности, разьяснению национальной морской политики и формированию заинтересованного общественного мнения о деятельности государства в этой области. На заседании 17 декабря 2004 г. (протокол от № 2 (7) руководителям федеральных органов исполнительной власти, вхо-

дящим в состав Морской коллегии до 15 февраля 2005 г. было поручено в целях подготовки издания ежегодного Справочника по морской деятельности направить в «Совет по изучению производительных сил» Минэкономразвития России и Российской академии наук необходимые материалы. Первое издание ежегодного Справочника по морской деятельности удалось осуществить в 2005 году. Ежегодник был составлен на основе анализа и обобщения сведений по следующим функциональным направлениям: морские и речные перевозки; морское промышленное рыболовство; освоение морских энергетических и минеральных ресурсов; исследование природы Мирового океана; военно-морская деятельность и военно-техническое сотрудничество с зарубежными странами; охрана Государственной границы Российской Федерации, пресечение противоправных действий на море. Также большой раздел справочника был посвящен официальным документам регулирующим деятельность Морской коллегии. Материалы, опубликованные в этом издании, актуальны и сегодня. В период 2004–2006 годов с участием Морской коллегии была проведена значительная работа по нормативно правовому обеспечению морской деятельности. Были разработаны концепция судоходной политики, концепция развития рыболовства, концепция добычи углеводородного сырья на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне и другие документы, направленные на реализацию Морской доктрины. В последние они были реализованы с помощью федерально-целевых и отраслевых программ. **ММ**

# Морское Информационное Агентство (МИА)

Для обеспечения информационной деятельности Морской коллегии в 2012 году было создано **МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО (МИА)**, которое освещает события в области военно-морского и гражданского флотов, положение дел в судостроении и актуальные вопросы развития морских и речных портов.

Агентство выполняет функции пресс-центра Морской коллегии, активно сотрудничает и организует работу более чем шестидесяти профильных СМИ в период проведения заседаний Морской коллегии и последующее время. МИА является редакцией журнала «Морская политика России. Люди. События. Факты» – официального печатного издания Морской коллегии, главный редактор А.В. Камшуков. Журнал публикует объективную информацию о положении дел в отрасли, проводит мониторинг конференций, заседаний органов власти и организаций, работающих в морской отрасли. Официальное печатное издание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – информационно-аналитический журнал «МОРСКАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ. Люди. События. Факты» – специализируется на получении и распространении информации, связанной с ходом реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года и Стратегий развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. Журнал является рабочим документом на заседаниях, совещаниях и других мероприятиях Морской коллегии (конференции, форумы, выставки). Основная задача журнала: создание единого информационного пространства, которое эффективно, качественно и своевременно отображает деятельность Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации; формирование значимой информационной площадки для установления тесного сотрудничества между членами Морской коллегии и читательской аудиторией всех уровней и обмена мнениями на его страницах в области совершенствования работы, научно-технической и инновационной деятельности, подготовке кадров и др. вопросов морской отрасли.

**Об издании:** Периодичность выхода – шесть выпусков в год.  
**Издатель: «Морское Информационное Агентство» с участием Секретариата Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.**  
**Основные разделы журнала:** Государственная политика, Национальные морские интересы, Военно-Морской Флот, Морские порты, Российское и зарубежное судостроение; Новые технологии в морской отрасли; Морская безопасность; События отрасли; Морское образование и кадровая политика; Традиции и история Российского флота.  
**Целевая аудитория журнала:** Морская коллегия при Правительстве РФ, Министерство транспорта РФ, Руководство и структурные подразделения ВМФ, представители органов законодательной и исполнительной власти Российской Федерации, руководство и профильные департаменты регионов Российской Федерации, руководители российских предприятий и компаний отрасли, бан-

ков, страховых и других компаний, связанных с морской деятельностью.  
**Объем: 80–100 полос.**  
**Распространение:** Морская коллегия при Правительстве РФ; Министерства РФ, решающие задачи морской отрасли; федеральные и региональные государственные структуры; морские научно-исследовательские институты; судостроительные предприятия РФ; более 300 предприятий портовой отрасли, все мероприятия под эгидой Морской коллегии, а также в страны ближнего и дальнего зарубежья. В настоящее время издано 24 номера журнала, из которых 5 специальных и 19 плановых. **ММ**





# Морское наследие

## Морская летопись России

15-летие Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации проходит на фоне еще одного знаменательного события – приближающегося столетнего юбилея со дня подъема Андреевского флага на ледоколе «Красин», корабле, чья биография неразрывно связана с самыми судьбоносными моментами в морской истории нашей страны.

Построенный в 1917 г., ледокол приобрел всемирную известность в 1928 г. в связи со спасением участников экспедиции Умберто Нобиле на дирижабле «Италия», осуществивших перелёт через Северный полюс. Ледокол «Красин» совершил две кругосветные экспедиции – одну в 1934 г. во время эпопеи по спасению челюскинцев и второй раз в годы Великой Отечественной войны, когда он был направлен в США и воз-

вращался в Россию в составе полярного конвоя PQ-15. В ходе этого перехода «Красин» участвовал в морских сражениях. В мире сохранилось только два корабля, участвовавших в полярных конвоях, – «Белфаст» в Великобритании и «Красин» в России. В 1970-х гг. именно благодаря «Красину», переоборудованному в научно-исследовательское судно, были получены фундаментальные знания о шельфе Арктики и обнаружены первые месторождения нефти и газа.

Сейчас ледокол «Красин», являющийся Филиалом Музея Мирового океана, ошвартован на Набережной лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге и продолжает нести свою вахту как объект культурного наследия федерального значения и морской музейный центр.

Ледокол-воин, ледокол-спасатель, ледокол-труженик, ледокол-музей... 31 августа 2016 года о легендарном судне вспоминали в связи с 75-летием первых полярных



Москва, 2013 г. Вопросы сохранения морского наследия России в повестке дня Морской коллегии при Правительстве РФ.



Севастополь, 2015 г. Открытие выставки, посвященной объектам морского наследия России на борту аварийно-спасательного судна «Коммуна».



Архангельск, август 2016 г. Заседание Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ. Вручение памятного знака.



ПЛ «Б-413» – в числе десяти самых посещаемых музейных объектов России!

конвоев. Да как вспоминали! Акция «Гудок «Красину», инициированная Правительством Архангельской области и Музеем Мирового океана, объединила 264 корабля России, судовые тифоны которых от берегов Дальнего Востока до Калининграда, от Черного моря до полярных широт известили о беспримерном подвиге участников полярных конвоев в период Второй мировой... Тогда же в Архангельске Межведомственной комиссией по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации под руководством Вячеслава Попова было принято решение о проведении на самом высоком уровне мероприятий, посвященных 100-летию легенды отечественного флота, которые будут проходить на протяжении всего 2017-го года. Научно-практические конференции, выставки, Фестиваль ледоколов, культурно-массовые и просветительские проекты, проводимые при поддержке Морской коллегии, должны в очередной раз напомнить о важности задачи сохранения и популяризации объектов морского наследия России.

Только у Набережной исторического флота Музея Мирового океана в Калининграде и Санкт-Петербурге помимо вышеупомянутого «Красина» ошвартованы еще четыре судна: НИС «Витязь», средний рыболовный траулер «СРТ-129», подводная лодка «Б-413», судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев».

За каждым – удивительная история... Пожалуй, самым известным кораблём является «Витязь». Флагман научного флота XX века, самое большое научное судно прошлого столетия. Именно его команда открыла глубочайшую точку Мирового океана – Марианскую впадину. На нем была сформирована отечественная школа океанологии. «СРТ-129» рассказывает послевоенную историю становления рыбной отрасли в стране, а НИС «Космонавт Виктор Пацаев», последнее судно легендарной

«звездной» флотилии, приоткрывает своим посетителям тайны освоения человеком бескрайних космических пространств. Поднявшись на борт подводной лодки, посетители получают удивительную возможность воочию увидеть, в каких тяжелых условиях проходили боевые службы военных моряков. «Б-413» сохранена в первоначальном виде и находится на плаву. Это один из наиболее популярных музейных объектов, который входит в десятку самых посещаемых музеев страны. Рядом с субмариной на территории Военно-морского центра «приземлился» гидросамолёт «Бе-12» – последний из эскадрильи Балтийско-

го флота. К слову, сам Военно-морской центр открылся в 2014 году. Годом позже состоялось торжественное открытие нового административного корпуса Музея Мирового океана с фондохранилищем и экспозицией «Глубина». Здесь взору посетителей предстает легенда отечественной и мировой океанологии – глубоководный обитаемый аппарат «МИР-1». Именно он опускался к затонувшему «Титанику» и участвовал в съемках одного из самых успешных американских фильмов, погружался на дно Северного Ледовитого океана, на дно Байкала, к подводным лодкам «Комсомолец» и «Курск»...

НИС «Космонавт Виктор Пацаев» у набережной исторического флота Музея Мирового океана.





Экспозиция «Глубина» в новом корпусе Музея Мирового океана.

Строительство новых корпусов Музея осуществляется в рамках Федеральной целевой программы «Культура России (2012 – 2018 годы)», предусматривающей возведение в г. Калининграде одного из самых современных и больших музейных комплексов на территории Российской Федерации, посвящённого морской тематике – «Планета Океан».

Реализовывать столь масштабные проекты, сохранять исторический флот России без поддержки Межведомственной комиссии по морскому наследию, по словам Заместителя Председателя МВК и Генерального директора Музея Мирового океана Светланы Сивковой, было бы непросто. Именно благодаря принципиальной позиции комиссии удалось сберечь для потомков еще один уникальный объект – плавмаяк «Ирбенский».

Сегодня судно проходит докование на Кронштадском Морском заводе, а в 2017 году на его борту будет открыта музейная экспозиция и маяк примет своих первых посетителей уже в качестве корабля-музея.

Примечательно, что за все время деятельности Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации было проведено 16 заседаний в разных городах России. Дважды вопросы сохранения морского наследия поднимались непосредственно на заседаниях самой Морской коллегии.

По инициативе членов комиссии был учрежден знак «Морское наследие России»,

который впоследствии был установлен на ледоколе «Ленин», барках «Седове» и «Крузенштерне», колесном пароходе «Николай Гоголь», маяке «Балтийский», здании корпуса Петра Великого Санкт-Петербургского Военно-морского института, спасательном судне «Коммуна», НИС «Витязь» и стенах Новодвинской крепости...

Информацию об этих и других объектах можно найти на страницах Виртуального морского музея России, созданного по инициативе членов Межведомственной комиссии при поддержке Министерства культуры РФ.

Благодаря активной позиции членов Межведомственной комиссии статус объекта культурного наследия федерального значения получил первый атомный ледокол «Ленин», судно космической связи «Космонавт Виктор Пацаев» было поставлено на государственный учет как объект культурного наследия, и сегодня продолжается непрестая борьба за его сохранение.

Одно из последних заседаний комиссии было посвящено дальнейшей судьбе уникального спасательного судна «Коммуна» 1915 г. постройки.

– Принято решение о его перспективном сохранении в качестве музея после вывода из состава Военно-морского флота. Но уже сегодня необходимо думать о дальнейшем месте базирования и источниках финансирования программы музеефикации «Коммуны», – говорит Председатель Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве РФ Вячеслав Попов.

Благодаря поддержке Морской коллегии и МВК по морскому наследию в Москве сохранен и продолжает развиваться в составе парка «Тушино» военно-морской музейный комплекс, а в Санкт-Петербурге с участием Газпрома реализуется масштабный проект строительства реплики исторического судна «Полтава», спуск на воду которого запланирован на 2017 год. Проведены докование и ремонт парусника «Херсонес» в Крыму. Кстати, именно в Республике Крым благодаря работе Межведомственной комиссии по морскому наследию удалось инициировать проведение крупных мероприятий, связанных с празднованием 200-летия старейших российских маяков – Тарханкутского и Херсонесского. В Севастополе также была проведена научно-практическая конференция, посвященная истории фортификационных сооружений.

При поддержке Морской коллегии и МВК по морскому наследию в России появилась новая морская традиция – фестивали ледоколов. Эти фестивали, придуманные сотрудниками ледокола-музея «Красин», успешно проводятся уже третий год на набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге. Их посещают десятки тысяч людей, и следующий в 2017 году будет посвящен 100-летию самого ледокола «Красин» – флагмана флотилии исторических судов Музея Мирового океана.

К слову, по словам Светланы Сивковой, возглавляющей морской музей, крайне важно, что сдвинулись с мертвой точки вопросы по созданию Концепции сохранения культурного наследия в Арктике, а также вопросы постановки на государственный учет маяков как объектов культурного наследия. Появившийся в этой сфере положительный опыт необходимо развивать и тиражировать на другие регионы России.

В то же время в деле сохранения объектов морского наследия существует масса проблем. Так, до сих пор окончательно не решен вопрос с музеефикацией первой атомной подводной лодки «К-3» («Ленинский Комсомол»). Лодка требует незамедлительных работ по ремонту и музеефикации.

Остается неопределенной ситуация с сохранением экраноплана «Лунь». Много сложностей в сфере нормативно-правового обеспечения, связанного с порядком и правилами содержания музейных судов. К сожалению, до сих пор не снимаются с повестки дня и вопросы, связанные с сохранением подводного наследия. Все эти задачи станут основными ориентирами в деятельности членов Межведомственной комиссии по морскому наследию в предстоящем 2017 году. И хочется надеяться, благодаря активной позиции членов комиссии, многие из них будут успешно решены. **МП**

А. Михайлов

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

50 лет

ВСЕГДА

В ЦЕНТРЕ

СОБЫТИЙ



ФГУП «ЦНИИ «Центр»

123242, а/я 1, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д.11, стр.1,  
тел./факс +7(499)254-50-56  
www.cniicentr.ru

# 50 лет на передовых позициях в развитии оборонно-промышленного комплекса

*Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный научно-исследовательский институт судостроительной промышленности «Центр» ведет свою историю с 30 июня 1966 года.*

**И**менно тогда, 50 лет назад, Министерством судостроительной промышленности СССР был подписан приказ о создании Главного вычислительного центра (ГВЦ) Минсудпрома СССР, направлениями деятельности которого стали сбор, централизованная механизированная обработка информации для планирования, учета и оперативного управления судостроительной отраслью, а также проведение инженерно-технических и планово-учетных расчетов по планированию, материально-техническому снабжению, бухгалтерскому и финансовому учету.

Сотрудников на тот момент было всего 65 человек, но уже в 1971 году их численность возросла до 380. Были разработаны и внедрены отраслевая автоматизированная система управления «Темп-ВУ» и информационная сеть передачи данных. Для решения задач оперативного управления была создана автоматизированная система целевого управления постройкой заказов по схеме «ЦКБ-предприятие-Министерство» («Треугольник»). Эта система обеспечивала оперативное информирование руководства о ходе строительства важнейших заказов кораблестроительной программы для принятия мер по соблюдению утвержденных графиков их испытаний и сдачи.

Со временем направления деятельности Главного вычислительного центра стали выходить за рамки его полномочий. И 27 апреля 1982 года Распоряжением Совета Министров СССР № 826-рс ГВЦ Минсудпрома СССР был преобразован в Центральный научно-исследовательский институт систем автоматизации управления и применения вычислительной техники (ЦНИИ «Центр») с тремя филиалами в городах Николаеве, Комсомольске – на – Амуре и в Северодвинске. Одновременно на Институт было возложено выполнение функций ведущего предприятия отрасли по системам автоматизации управления и применению вычислительной техники, утвержден «Координационный план по созданию ОИАСУ». Филиалы Института выполняли работы по развитию комплексных автоматизированных систем управления предприятиями в своих регионах.



**С.И. Довгучиц – директор ФГУП «ЦНИИ «Центр», кандидат экономических наук, Заслуженный экономист Российской Федерации, член Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, член-корреспондент Российской академии ракетных и артиллерийских наук**

Дальнейшее развитие отраслевой АСУ продолжалось в ходе разработки отраслевой интегрированной информационно-вычислительной системы «Структура», которая обеспечивала оперативное представление информации в центр системы.

В конце 80-х годов Институт представлял собой головную организацию численностью свыше 1000 человек, в составе которых были доктора и кандидаты наук. Было создано 129 автоматизированных систем управления промышленными объединениями и предприятиями, более 60 АСУ НИИ и КБ, 43 узла связи. Активно работали филиалы Института, разрабатывая и внедряя задачи по технологической подготовке производства, анализу производственно-хозяйственной деятельности предприятий, управления отдельными видами производств судостроительных заводов.

В течение 23 лет пост руководителя ЦНИИ «Центр» занимали Д.С. Жилкин, М.Д. Утюжников и Н.Т. Клещёв. С приходом директора А.Г. Иванова, руководство которого совпало с распадом СССР, началось непростое время по сохранению всех направлений деятельности предприятия. В условиях сокращенной рабочей недели не прекращалось функционирование отраслевой интегрированной АСУ и отраслевой системы связи. Продолжалось переоснащение центров ОИВС, БИВЦ и КИВЦ персональными ЭВМ, проводились исследования и разработки новых информационных компьютерных и телекоммуникационных технологий для создания отраслевых распределенных баз данных и автоматизированных систем.

В 1992 году в составе ЦНИИ «Центр» был сформирован Отраслевой информационно-аналитический центр (ОИАЦ), оказывающий значительную поддержку реорганизованным органам управления судостроительной отраслью, особенно в части разработки прогнозов социально-экономического развития, формирования программ конверсии и возрождения российского судостроения. Теперь на базе Института функционировали Коллегия и Научно-технический совет Российского агентства по судостроению, рассматривались проекты кораблей и судов, формировались интеграционные программы.



В 2001 году Институт получил статус федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП «ЦНИИ «Центр»), а с образованием Федерального агентства по промышленности приказом № 550 от 28 октября 2005 года был назначен головной организацией по информационно-аналитическому обеспечению деятельности агентства, развитию и совершенствованию функционирования Единой информационной системы Роспрома (ЕИС).

В настоящее время многопрофильная научная организация ФГУП «ЦНИИ «Центр» проводит сбор и обработку первичных статистических и административных данных организаций промышленного и оборонно-промышленного комплексов в интересах Минпромторга России, Минобороны России, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации, Военно-промышленной комиссии Российской Федерации, государственных корпораций «Ростехнологии» и «Роснано». На базе Конференц-Центра Института регуляр-





но проходят заседания и совещания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации с использованием его уникальных технических возможностей.

Участвуя в выполнении Федеральных целевых программ «Развитие оборонно-промышленного комплекса», «Развитие гражданской морской техники» и «Мировой океан», Институт создал и поддерживает уникальные базы данных показателей деятельности организаций оборонно-промышленного комплекса, с использованием которых осуществляется информационно-аналитическая поддержка деятельности отраслевых департаментов Минпромторга России. ФГУП «ЦНИИ «Центр» выполняет работы по ведению базы данных Сводного реестра предприятий ОПК (более 1300 организаций), паспортов предприятий ОПК и базы данных Комплексной оценки показателей состояния и динамики развития организаций ОПК. Ежедневно Институт докладывает в Оперативный штаб Минпромторга России информацию о финансово-экономическом состоянии предприятий с целью принятия необходимых мер для их финансового оздоровления.

Межотраслевой центр обеспечения ценообразования в сфере государственного оборонного заказа (ГОЗ) предприятия разрабатывает методические материалы по обоснованию цены государственной закупки. Созданный приказом Минпромторга России № 2183 от 30 июля 2015 года в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 1258-р от 2 июля 2015 года на базе ФГУП «ЦНИИ «Центр» Федеральный кадровый центр ОПК проводит мониторинг текущего состояния с обеспечением кадрами организаций, включенных в сводный реестр ОПК, прогнозируется кадровая потребность, ведется исследование развития кадрового потенциала. Результаты мониторинга и аналитических исследований используются при формировании госу-

дарственной кадровой политики в отношении организаций оборонно-промышленного комплекса, направленной на выполнение этими организациями государственного оборонного заказа, госпрограммы вооружения и других целевых программ.

Полувек история развития ФГУП «ЦНИИ «Центр» – это один из примеров создания и поэтапного внедрения информационных технологий судостроительной отрасли в оборонно-промышленный комплекс в целом. И в этом есть большая заслуга Артюхова В.Г. – директора, руководившего Институтом с 2005 по 2014 годы.

В настоящий момент на предприятии трудятся 24 доктора и 24 кандидата наук. Кадровый состав Института имеет опытных специалистов в области аналитики, информационных технологий и науки. Подготовка специалистов осуществляется на кафедре математического обеспечения информационных систем МИРЭА, которую по традиции возглавляет директор ФГУП ЦНИИ «Центр», а также в аспирантуре, которая функционирует в Институте с 1987 года. Действуют утвержденные Высшей аттестационной комиссией (ВАК) при Министерстве образования и науки Российской Федерации диссертационные советы по техническим и экономическим наукам с правом присвоения ученой степени кандидата наук и ученой степени доктора наук. А публикуют свои труды наши специалисты в официально зарегистрированных изданиях, учредителем и издателем которых является ФГУП «ЦНИИ «Центр». Это «Вестник ФГУП «ЦНИИ «Центр» и «Научный вестник оборонно-промышленного комплекса России».

Встречая свой юбилей в непростых экономических условиях, Институт сохраняет и укрепляет свои ведущие позиции в системе информационно-аналитической поддержки органов управления промышленностью, открывая при этом новые направления развития.



ОСК

ОБЪЕДИНЕННАЯ  
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ  
КОРПОРАЦИЯ

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ

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

# Объединенная судостроительная корпорация



Объединенная судостроительная корпорация – это государственный холдинг, лидирующий в сфере российского кораблестроения и судостроения и задающий его облик и векторы развития. Корпорация объединяет около 40 верфей, конструкторских бюро, судоремонтных заводов, которые исполняют более 95% всего государственного оборонного заказа и иностранных контрактов по военной морской технике. На базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса, а в целом, на предприятиях холдинга работает более 85 тысяч сотрудников – это почти половина всех корабелов России. Российский рынок – основной для госкорпорации. Продукция ОСК также экспортируется в 20 стран мира.

**Х**олдинг ОСК обладающий уникальными компетенциями и уникальным опытом. Технические и экономические решения, принимаемые ОСК, разработки ее конструкторских бюро влияют на всё отечественное судостроение. Корпорация производит мощные и надежные боевые надводные и подводные корабли, проекты которых являются одними из лучших в мире, а значительная часть их не имеет аналогов. ОСК – крупнейший в мире производитель ледоколов, среди которых самые мощные и самые инновационные суда. Кроме того, корпорация создает высокотехнологичные суда и морскую технику для работы на шельфе, включая арктический шельф Российской Федерации. В ОСК активно развивается строительство рыболовецких судов и судов смешанного плавания «река-море». Важно подчеркнуть, что основные инновации, технологические прорывы, наиболее современные методы управления судостроительными предприятиями идут и в рамках гражданской тематики.

К юбилейному для Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации 2016 году Объединенная судостроительная корпорация подошла с позитивной динамикой и положительными

результатами в решении приоритетных задач государства в сфере экономики, промышленности, национальной безопасности. Секторальные и экономические санкции, а также новые макроэко-



номические вызовы, с которыми столкнулась российская судостроительная отрасль, были в значительной мере сбалансированы системной работой, направленной на динамичное повышение эффективности ОСК. В 2017 году ОСК отмечает 10-летний юбилей, который предприятия корпорации встретят синергией общности целей, технологий, финансов и менеджмента.

Серьезным вызовом для ОСК на ближайшие годы является полномасштабный выход на мировой рынок судостроения. Корпорация должна стать значимым международным игроком, занять подобающее ей место среди экспортеров, как военной, так и гражданской продукции. Только конкурируя глобально, можно поддерживать качество производимых кораблей и судов на уровне мировых стандартов, находиться в русле новых тенденций и, наконец, оставаться лидером отрасли.

При этом ОСК заинтересована в том, чтобы судостроение развивалось в конкуренции с другими компаниями – это залог здорового гармоничного развития. Руководство ОСК ведет работу по созданию дальнейших условий для развития судостроительной отрасли.

## ВОЕННОЕ КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

Доля ОСК на внутреннем рынке военного кораблестроения по тоннажу поставляемой продукции составляет около 90–95%.

ОСК строит:

Подводные лодки:

- атомные стратегические и многоцелевые подводные лодки;
  - неатомные подводные лодки.
- Боевые корабли:
- авианосные корабли;
  - атомные крейсера;
  - эскадренные миноносцы;
  - многоцелевые фрегаты и сторожевые корабли;
  - противолодочные корабли;
  - артиллерийские корабли;
  - ракетные, артиллерийские катера;
  - противоминные корабли;
  - десантные корабли и катера;
  - патрульные корабли и катера;
  - суда обеспечения и тренажерные комплексы.

Неполные двенадцать месяцев 2016 года увенчались для предприятий корпорации такими знаковыми событиями, как завершение испытаний ракетного крейсера «Маршал Устинов» и строительства серии подлодок проекта 636.3 для Черноморского флота России; поднятие Андреевского флага на головном корабле противоминной обороны нового поколения «Александр Обухов» и передача флоту сторожевых кораблей «Адмирал Эссен» и «Адмирал Григорович»; завершение ре-



монтных и модернизационных работ на крейсере 1-го ранга Балтийского флота «Аврора»; закладка многоцелевой атомной подводной лодки проекта «Ясень-М» и четвертого корвета проекта 20380, начало строительства океанографического исследовательского судна «Алмаз».

Приоритет в деятельности корпорации – безусловное исполнение государственного оборонного заказа в контрактные сроки и с требуемым качеством.

## ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Военно-морская техника производства ОСК пользуется спросом у многих государств мира и надежно несет

службу в иностранных флотах. В 2009–2015 годах Россия занимала второе место по количеству поставленных на мировой рынок подводных лодок, корветов и фрегатов. Корпорация производит подводные лодки и надводные корабли, которые при высоком качестве исполнения существенно дешевле, чем их зарубежные аналоги. Кроме того, боевые машины, созданные ОСК, спроектированы для максимально эффективного размещения вооружений.

В настоящее время продолжается работа на внешних рынках, где продукция ОСК традиционно востребована. Среди экспортных «хитов» ОСК можно назвать самую бесшумную в мире дизель-электрическую подводную лодку проекта







636, авианосец «Викрамадитья» и фрегаты для индийского флота.

Основные проекты ОСК для экспортных поставок:

- большая дизель-электрическая подводная лодка проекта 636;
- многоцелевой фрегат проекта 22356;
- сторожевой корабль (фрегат) проекта 11356 (с улучшенными тактико-техническими характеристиками);
- фрегат «Гепард-3.9» (на базе сторожевого корабля проекта 11661);

- малый сторожевой корабль (корвет) проекта 20382 «Тигр»;
  - малый ракетный (артиллерийский) корабль проекта 21632 «Торнадо»;
  - патрульный корабль проекта 22160;
  - базовый и рейдовый противоминные корабли проектов 12701 и 10750Э;
  - спасательное судно проекта 21301.
- Важнейшим шагом к реализации задач ОСК в сегменте ВТС стало получение корпорацией в 2016 году права на осуществление внешнеторговой де-

ятельности в поставках оборудования, имущества и предоставления технического обслуживания. Это позволяет сократить сроки рассмотрения заявок от зарубежных заказчиков и улучшить систему послепродажного обслуживания военно-морской техники на протяжении всего жизненного цикла.

#### ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ ОСК

Одно из стратегических направлений развития ОСК – гражданское судостроение. Именно за счет увеличения объемов заказов в этом сегменте корпорация планирует загружать высвобождающиеся мощности после 2020 года, когда, согласно прогнозам, пик финансирования гособоронзаказа может заметно снизиться.

В этом направлении развернута системная работа, начиная от создания необходимых структурных подразделений в Корпоративном центре ОСК, и, заканчивая получением конкретных заказов на строительство гражданского флота.

По состоянию на вторую половину 2016 годов разной степени готовности на верфях ОСК находилось 17 ледоколов и судов различных ледовых классов, в том числе серия 60-мегаваттных атомных ледоколов-гигантов проекта 22220, а также 45 единиц морской и речной техники, среди которых транспортные, научно-исследовательские, аварийно-спасательные и вспомогательные суда.



#### ВИДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ПРОДУКЦИИ ОСК

Ледоколы и суда специального назначения:

- атомные ледоколы;
- дизельные ледоколы (линейные, универсальные);
- плавучие энергоблоки;
- многофункциональные аварийно-спасательные суда.

Суда и морская техника для освоения шельфа:

- ледостойкие стационарные платформы;
- самоподъемные буровые установки;
- суда снабжения.

Транспортные суда:

- танкеры для перевозки СПГ;
- нефтеналивные танкеры;
- сухогрузные суда;
- пассажирские суда.

Служебно-вспомогательные суда и промысловые суда.

Основным вызовом для ОСК в среднесрочной перспективе является обеспечение интенсивного роста доли гражданского судостроения в структуре выручки корпорации, выход на крупносерийное строительство по всем сегментам, локализация ряда производств с восстановлением утраченных ранее компетенций, укрепление и расширение кооперативных связей с другими предприятиями ОПК и машиностроения.

Доля экспортных поставок в портфеле гражданских заказов ОСК составляет около 10%. Большая часть приходится на иностранные судоходные

компании, закупающие суда в интересах российских заказчиков или клиентов в странах ближнего зарубежья. При этом корпорация держит курс на наращивание поставок гражданской техники за рубеж.

Доля гражданского судостроения в общем портфеле заказов ОСК в 2016 году – 10%, при этом задача, поставленная Президентом Российской Федерации к 2025 году – довести ее до трети от всего объема.

Строительство пассажирских судов – одно из перспективных направлений деятельности ОСК наряду с созданием рыбопромыслового и ледокольного флотов. В условиях морального и материального устаревания флота российских гражданских судов (их износ в настоящий момент превышает 70%) его обновление неизбежно, а ОСК при поддержке государства обладает необходимыми производственными ресурсами для того, чтобы нарастить темпы строительства: необходимые мощности есть на Севморзаводе, Амурском судостроительном заводе, в группе КНРГ, на Хабаровском заводе, заводе «Красное Сормово». И, конечно, большой потенциал у судостроительного кластера ОСК на Северо-Западе.

Поддержка государства в 2016 году еще не была развернута в полной мере, но многое уже сделано. Разработан механизм распределения инвестиционных квот для строительства рыбопромысловых судов. Сформулирован и начнет работать с 2017 года судовой утилизационный грант. На финальной стадии

запуска находятся меры по финансовому лизингу для гражданских судов.

#### ЛИЗИНГОВЫЕ ПРОГРАММЫ ОСК

Лизинговые программы являются для ОСК залогом развития гражданского судостроительного сектора. В настоящий момент очевидна эффективность уже реализуемой программы и большой спрос у судовладельцев на участие в ней.

В 2016 году подписан указ Президента РФ о передаче в состав ОСК лизинговой кампании «Гознак-лизинг». Ее интеграция делает механизм лизинга для заказчиков ОСК еще более простым и удобным.

Практический опыт реализации проектов лизинга морских и речных судов отечественного производства (за счет средств федерального бюджета, выделенных в уставной капитал АО «ОСК») уже показал правильность предпринятых Правительством РФ шагов: на выделенные из федерального бюджета 6,4 млрд рублей с 2009 по 2016 годы были заключены контракты на строительство 34 судов общей стоимостью 11,8 млрд рублей. При этом использовались и внебюджетные средства в виде авансов лизингополучателей и возвратные средства в рамках договоров лизинга.

По оценкам специалистов корпорации, государству достаточно инвестировать 3,5 миллиарда рублей в год в течение первых девяти-десяти лет с момента старта программы, чтобы лизинговый механизм заработал. За счет





эффекта возвратности и оборачиваемости инвестиций программа сама себя наполнит нужным объемом финансов и позволит в дальнейшем без господдержки сохранять необходимые темпы строительства судов.

#### ТЕХНИЧЕСКОЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

В работе над заказами ОСК стремится поднять качество работ и сроковую дисциплину до мирового уровня, обеспечив тем самым глобальную конкурентоспособность российского судостроительного комплекса. Именно для этого ведется техническое перевооружение предприятий, внедрение принципов бережливого производства и повышение производительности труда. Высокие приоритеты определены реализации научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Технологически ОСК стремится быть на острие атаки: изучаются и осваиваются новейшие виды сварки и механообработки, инновационные материалы, 3D- и аддитивные технологии. Интеграция и сопряжение многочисленных векторов технического развития судостроительного холдинга обеспечены принятием в 2016 году и реализацией технической политики ОСК.

Техническая политика корпорации ставит перед кораблями ряд целей. Среди них важнейшими являются безусловное выполнение государственного оборонного заказа, сокращение сроков строительства, повышение производи-

тельности труда, сокращение издержек через оптимизацию и развитие структуры мощностей, разрешение проблем морского машиностроения, а также техническое обеспечение создания всех типов судов и морских сооружений на территории России.

При этом первоочередные программы и проекты технической политики, касающиеся развития мощностей, выполняются по следующим направлениям:

- «100% цифра»;
- «Судовое машиностроение»;
- «Кооперационное строительство крупными интегрированными блоками точно в размер»;
- Проект «Судометрика»;
- Проект «Гибридная лазерно-дуговая сварка»;
- Проект «Имитационное моделирование»;
- Проект «Кооперация».

Продолжается большая подготовительная работа по переходу на модульный принцип архитектуры и строительства кораблей. Закладывается основа для создания крупнотоннажных кораблей и судов, а также морской техники: в Северо-Западном регионе стартовал проект модернизации «Северной верфи», разработан проект «распределенной верфи» в Санкт-Петербурге и области.

Ведется работа по стандартизации и унификации производственной деятельности, конструкторских работ и продуктовой линейки в гражданском судостроении.

#### ПРОГРАММЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

Геополитическая ситуация подтолкнула корпорацию, как и всю отрасль, к более деятельному импортозамещению. Собственный стратегический ориентир ОСК на этом направлении – 70% отечественных узлов и комплектующих. Программа замещения в двигателестроении сегодня уже активно реализуется. Важным направлением импортозамещения в гражданском секторе руководство ОСК видит локализацию производств на территории России. В частности, в настоящий момент ведется работа и по локализации производства дизельных двигателей импортных марок.

Во всех проектно-конструкторских бюро ОСК в соответствии с программами импортозамещения созданы соответствующие рабочие группы. Проведен анализ всех типов оборудования и определены группы комплектующих и материалов, подлежащих импортозамещению. Завершен аудит российских предприятий, в результате которого отобрано более полусотни производителей комплектующих и материалов. Параллельно продолжалось формирование «мейкерс-листа» – инструмента привлечения иностранных партнеров к строительству судов и морской техники на отечественных верфях.

Обеспечены результаты такой работы, например, в рамках реализации программы импортозамещения. Центр судоремонта «Звездочка» выполнил работы

по проектированию и изготовлению подвешивающего устройства ПУ130/5.

#### КОРПОРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ОСК

В 2016 году произошли изменения и в области корпоративного управления, в частности, в структуре владения. Кронштадтский морской завод вошел в состав корпорации, а Севастопольский морской завод им. Серго Орджоникидзе продолжил интеграцию в ОСК.

Предприятия Объединенной судостроительной корпорации перешли на новую организационную структуру, которая предусматривает внедрение проектного управления. Утверждена система ключевых показателей эффективности (КПЭ), увязанная с системой вознаграждения менеджмента.

В периметре корпорации идет процесс централизации управления закупками, производством, логистикой, финансированием. Для большей прозрачности всех денежных потоков было создано единое казначейство. Одним из приоритетов стала борьба с недобросовестным отношением к своей работе, госимуществу и бюджетным средствам.

#### ЭКОЛОГИЯ И «ЗЕЛЕННЫЕ» ТЕХНОЛОГИИ

ОСК уделяет большое внимание раскрытию «зеленой» тематики в промышленности – внедряются экологические стандарты и проекты.

Например, строительство атомного

ледокольного флота – это вклад ОСК в высокий уровень экологичности судов. При правильной эксплуатации и должном обучении экипажа атомные гиганты-ледоколы не представляют опасности для окружающей среды и в то же время способны решать самые ответственные задачи во льдах, сохраняя экосистему арктических пространств.

Корпорация ведет строительство судов на СПГ-топливе. Первый в мире ледокол на сжиженном природном газе построен в Хельсинки на верфи ОСК Arctech Helsinki Shipyard по заказу транспортного агентства Финляндии. Многие новые суда и морская техника проектируются и строятся на класс ECO. Так ледостойкая самоподъемная платформа для месторождения им.В.Филановского построена корпорацией на базе принципа «нулевого сброса».

Другим важным экологическим проектом способен стать «Экобот». Это комплексный проект Санкт-Петербургских корабелов экологически чистого судна для рек и каналов с высокотехнологичной инфраструктурой. Проект реализуется ОСК в сотрудничестве с Санкт-Петербургским Государственным Морским Техническим Университетом, студенты которого уже предложили несколько научных разработок.

Кроме того, в Крыму развернута работа по проекту «Пионер-М» – молодого научно-исследовательского судна. Спектр возможного использова-

ния «Пионера-М» от экологического мониторинга до подводной археологии.

#### РАЗВИТИЕ КАДРОВОГО ПОТЕНЦИАЛА

Большое внимание руководством корпорации уделяется развитию кадрового потенциала и подготовке квалифицированной молодой смены. Предприятия и сотрудники ОСК принимают участие в отечественных и международных профессиональных смотрах и конкурсах, в частности, в чемпионате WorldSkills. Заключаются соглашения о сотрудничестве и совместной деятельности по формированию современной системы подготовки квалифицированных кадров с рядом профильных вузов и сузов. На десяти предприятиях корпорации уже заработало одиннадцать базовых кафедр пяти базовых институтов.

Говоря о приоритетах на среднесрочную перспективу, следует сделать акцент на том, что Объединенная судостроительная корпорация будет и впредь всесторонне обеспечивать спрос отечественных и зарубежных заказчиков на высокотехнологичную конкурентоспособную продукцию судостроения. При этом корпорация является работодателем, который не отделял и не будет отделять решение государственных задач экономического и инфраструктурного развития от социально ответственной политики в отношении территорий, где размещены предприятия ОСК. [mp](#)



# Морская коллегия стремится развивать судостроение приморских регионов



*Наш сегодняшний собеседник – губернатор Хабаровского края Вячеслав Иванович Шпорт. Распоряжением Правительства Российской Федерации в 2012 году включен в состав Морской коллегии, а в 2014 году инициировал ее проведение в Хабаровском крае – в г. Комсомольске-на-Амуре.*

**Вячеслав Иванович, Ваше мнение о роли Морской коллегии в профильной деятельности края? В этом году Морской коллегии исполнилось 15 лет. Что бы ей пожелали?**

**В.И. Шпорт:** Начнем с того, что Морская коллегия и есть тот центр, который координирует работу федеральных и региональных органов исполнительной власти, организаций и предприятий, работающих над реализацией национальной морской политики России.

15 лет – это не просто большой стаж. За эти непростые годы во многом благодаря этому модернизационному центру при Правительстве РФ удалось сохранить отраслевые предприятия и обеспечить управление всей морехозяйственной деятельностью.

К примеру, в Хабаровском крае до проведения экономических реформ работали четыре судостроительных, три судоремонтных завода, завод судового машиностроения и три ремонтно-эксплуатационных базы флота. В отрасли было занято около 40 тысяч специалистов.

Концентрация такого количества предприятий и сопутствующих для этого производств – металлургии, машиностроения,

судовых дизелей, кабельной продукции, судовых аккумуляторов, электромонтажного производства и др., – обеспечила Хабаровскому краю заслуженную славу индустриального центра востока России. Каждое предприятие имело свою специфику и номенклатуру выпуска, главным образом, военных кораблей. Выпускались атомные и дизельные подводные лодки, надводные ракетные, сторожевые корабли, корабли на воздушной подушке, скоростные катера различного назначения, сухогрузы, танкеры, суда рыболовного флота, суда вспомогательного флота и т.д.

Сегодня в судостроении России на Дальневосточный федеральный округ приходится 15 процентов предприятий, 11 процентов кадров и 7 процентов объема производства. Мы третьи после Северо-Западного и Приволжского федеральных округов. Сохраняем статус судостроительного кластера. Во многом нам это удается благодаря Морской коллегии, объединяющей усилия органов государственного и военного управления. Только за последнее время, с 2009 года, инициировано проведение 19 крупных совещаний на уровне Президента РФ, Председателя Правительства, заместителей

Председателя Правительства Российской Федерации по вопросам сохранения, загрузки предприятий судостроения.

Мы тесно взаимодействуем с председателем Морской коллегии Дмитрием Олеговичем Рогозиным. Он поддержал в 2014 году мое предложение провести заседание Морской коллегии в Хабаровском крае. Впервые за 15 лет Морская коллегия прошла на Амурском судостроительном заводе.

Конечно, я желаю этой организации дальнейшего развития, реализации принимаемых решений по развитию морской деятельности в стране.

**Вячеслав Иванович, как Вы оцениваете итоги Морской коллегии 2014 года в Комсомольске-на-Амуре? Была ли реальная польза от этого мероприятия?**

**В.И. Шпорт:** Если посмотреть на повестку того заседания, то она прошла в рамках президентской стратегии развития Дальнего Востока. Шла речь и о создании судостроительного консорциума в дальневосточном регионе, и о мерах по финансовому оздоровлению и загрузке Хабаровского и Амурского судостроительных заводов. Эти вопросы тоже из блока



*Уважаемый Дмитрий Олегович!  
Уважаемые члены Морской коллегии!*

От всего сердца поздравляю наш уникальный координационный центр морской деятельности Российской Федерации с юбилеем – 15-летием создания!

Путь, который пройден за эти годы, измеряется не милями и годами, а важными, зачастую судьбоносными решениями и конкретными делами в интересах национальной морской политики страны. Во многом благодаря Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации удалось в Хабаровском крае сохранить отраслевые предприятия и обеспечить загрузку производства как военной, так и гражданской продукции.

Сегодня Морская коллегия – авторитетный эффективный орган, обеспечивающий продвижение современной морской и речной индустрии, создание современного флота России – великой морской державы.

Искренне желаю всем членам коллегии крепкого здоровья, благополучия, дальнейших профессиональных успехов, Морской коллегии – долголетия и новых побед во благо России!

С уважением,  
Губернатор Хабаровского края  
В.И. Шпорт

социально-экономического развития региона, так как за уровнем загрузки производства стоят вопросы модернизации производства, финансового оздоровления предприятий, работа больших трудовых коллективов.

Поставленные на совещании вопросы нашли отражение в протоколе Морской коллегии и за прошедший период были выполнены полностью или частично следующие решения. Амурский судостроительный завод получил в 2015–2016 годах контракты с Минобороны России на строительство двух корветов проекта 20380. Сегодня завод строит четыре корвета этого проекта. Есть перспектива в ближайшее время заказа на строительство еще двух корветов.

Заместителем Министра обороны Российской Федерации Юрием Ивановичем Борисовым в 2015 году при посещении Амурского судостроительного завода дано поручение Главному командованию ВМФ России совместно с командованием ТОФ, департаментом по обеспечению государственного оборонного заказа Минобороны России подготовить предложения для внесения изменений на период до 2025 года в «Долгосрочную программу кораблестроения до 2050 года» строительства дизельных подводных лодок, серии корветов проектов 20380 (и его модификаций), малых корветов проекта 22800, а также кораблей противоминной обороны (из композитных материалов) и судов снабжения для обновления корабельного состава ТОФ.

Строить указанные корабли рекомендовано только с привлечением предпри-

ятий судостроения, дислоцированных в дальневосточном регионе. Амурский и Хабаровский судостроительные заводы, а также «179 судоремонтный завод» рассматриваются командованием Тихоокеанского Флота важной составляющей поддержания боеготовности флота. Надо также отметить, что Министерство обороны России поддерживает краевое правительство в вопросах размещения заказов на судостроительных предприятиях края.

Хабаровский судостроительный завод с 2016 года выступает соисполнителем по строительству двух плавучих причалов проекта 15163 в рамках гособоронзаказа.

Амурский и Хабаровский судостроительные заводы включены в федеральную целевую программу «Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011–2020 годы».

Однако не все решения совещания выполнены. До настоящего времени не урегулирован вопрос завершения строительства на Амурском судостроительном заводе многофункционального аварийно-спасательного судна проекта MPSV-06, заказчик Минтранс России. Проблема связана с ошибками проектанта и отсутствием активных действий в решении вопроса со стороны Минтранса России, ОАО «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта» и АО «Объединенная судостроительная корпорация».

По различным причинам, в том числе политическим, экономическим и техническим, не решается вопрос по строительству на Хабаровском судостроительном заводе кораблей на воздушной подушке

в рамках военно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

**Вячеслав Иванович, как повлияло проведение Морской коллегии в Комсомольске-на-Амуре на ситуацию в ороде? Нашлось ли место судостроению в комплексном плане социально-экономического развития Комсомольска, принятом Правительством Российской Федерации в этом году?**

**В.И. Шпорт:** Протоколом совещания Морской коллегии 2014 года действительно предусматривалось включение в ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» предложений правительства края по формированию комплексного инвестиционного плана развития территории «Комсомольск-на-Амуре-Амурск-Солнечный».

В апреле текущего года распоряжением Правительства Российской Федерации утвержден долгосрочный план комплексного социально-экономического развития города Комсомольска-на-Амуре, в котором развитию Амурского судостроительного завода отведена особая роль. В частности, предусматривается четыре мероприятия по развитию ПАО «Амурский судостроительный завод». Это разработка и реализация программы реконструкции завода; создание в Приморском крае достроечной базы для испытания и сдачи судов и кораблей различного назначения, производимых предприятиями дальневосточного федерального округа, в том числе ПАО «АСЗ»; реализация проекта созда-



Президент РФ Владимир Путин на борту пассажирского судна проекта А45-2 «70 лет Победы».

ния и развития индустриального парка на территории завода для размещения производства комплектующих в интересах АО «Объединенная судостроительная корпорация»; обеспечение производственной загрузки.

Кроме того, предусматривается программа локализации на территории опережающего социально-экономического развития «Комсомольск» производства по выпуску продукции в интересах военного и гражданского судостроения.

**Можно ли считать сегодня судостроение одним из основных видов промышленности края?**

**В.И. Шпорт:** Мы значимость судостроения определяем исходя из его экономического и социального значения для края. Судите сами. Сейчас в крае работают два судостроительных завода, завод судового машиностроения и три судоремонтных предприятия с общей численностью персонала около 5,3 тысяч человек. Доля выпускаемой ими продукции в обрабатывающих отраслях края составляет 6 процентов, а в производстве транспортных средств – 14,2 процента. Сохранены технологии, производственно-технический и кадровый потенциал.

Объем отгруженной продукции на предприятиях судостроения и судоремонта в 2016 году, по предварительной оценке, составит около 7,6 млрд рублей, увеличение к 2012 году – в 1,8 раза. Уровень налоговых платежей в бюджет края планируется в объеме 689 млн рублей, увеличение к 2012 году – в 2,1 раза.

Большое влияние на экономические показатели предприятий судостроения края оказывает государственный оборонный заказ. За последние четыре года он увеличился в 2,1 раза.

Правительство края проблемой стабилизации положения на предприятиях судостроения занимается постоянно. Оказывает финансовую поддержку. Например, ПАО «Амурский судостроительный завод» в течение пяти последних лет предоставлялась льгота по налогу на имущество и составила 607 млн рублей.

Чтобы обеспечить загрузку производства АО «Хабаровский судостроительный завод» правительство края разместило на предприятии заказ на строительство трех скоростных пассажирских судов проекта А45-2 и судна на воздушной подушке на 50 пассажиров, которые реализуются в рамках краевой государственной программы «Развитие транспортной системы Хабаровского края».

**Это не то судно, которое было представлено на втором ВЭФе во Владивостоке Президенту РФ Владимиру Владимировичу Путину? Нельзя ли поподробнее рассказать об этом проекте?**

**В.И. Шпорт:** Первое судно этого проекта получило имя «70 лет Победы» и, действительно, было представлено Владимиру Владимировичу Путину на Восточном экономическом форуме.

Этот проект мы рассматриваем для решения двух масштабных задач: обеспечения пассажирского речного сообщения в крае и загрузки предприятия.

Амур-батюшка раскинулся по краю

на 2456 километров. Услугами внутреннего водного транспорта пользуется большая половина населения края. Для отдельных населенных пунктов водный транспорт не имеет альтернативы.

Необходимость в замене пассажирских судов назрела уже давно. Суда на подводных крыльях «Метеор» из-за предельных сроков эксплуатации стали выходить из строя.

Правительство края еще в 2010 году приняло решение о начале строительства серии современных пассажирских судов. Наиболее удачным на тот момент являлся проект теплохода А45-1. В Красноярском крае уже имелся опыт эксплуатации этих судов. Поэтому и было принято решение о строительстве трех судов проекта А45-2. Первое получило название «70 лет Победы», так как спущено на воду в 2015 году.

В этом году проводились заводские и государственные испытания, устранялись замечания. Был выполнен технический рейс по маршруту Хабаровск-Николаевск-Амуре протяженностью 930 км и обратно. Судно заходило во все населенные пункты, расположенные на берегах Амура. Подтвердило свои эксплуатационные характеристики. Трап с гидравлическим приводом хорошо решает вопрос посадки и высадки пассажиров на необорудованный берег. Необходимость в содержании дебаркадеров отпадает.

Но если первое судно строилось по лизинговой схеме с участием ЗАО «Гознаклининг», то два других – в рамках краевой государственной программы «Развитие

транспортной системы Хабаровского края» за счет финансовых средств края.

Для транспортировки пассажиров и грузов на незначительные расстояния на Хабаровском судостроительном заводе строится также судно на воздушной подушке на 50 пассажиров. Судно не имеет аналогов в России. Оно было спроектировано АО «ЦМКБ «Алмаз» специально по заказу Правительства края. Его преимуществом является скорость (до 70 км/час), маневренность, способность двигаться по отмелям, снегу и льду, в том числе, в зимний период с температурой воздуха до минус 30 градусов.

По оценкам экспертов и по мнению губернаторов дальневосточных субъектов, присутствовавших на ВЭФе во Владивостоке, этот проект востребован и интересен нашим соседям по ДФО.

**Каковы основные задачи и пути развития судостроения края?**

**В.И. Шпорт:** Основная задача состоит в сохранении и развитии судостроения в крае. Это вторая по значимости после авиастроения отрасль.

На Амурском и Хабаровском судостроительных заводах сохранены технологии, производственно-технический и кадровый потенциал. Заводы в состоянии обеспечить строительство основной линейки кораблей для Тихоокеанского флота, за исключением крейсеров.

В современных условиях, когда резко снизились объемы производства, предприятия готовы и уже осваивают новые для себя направления судостроения.

**Как Вы оцениваете работу Морского совета Хабаровского края, в чем Вы видите перспективы дальнейшей деятельности этого совещательного органа?**



Церемония закладки корвета на Амурском судостроительном заводе



**сти этого совещательного органа?**

Совет по морской деятельности при губернаторе Хабаровского края был образован в 2004 году. Но в силу разных причин работа то замирала, то возобновлялась. В настоящее время состав Морского совета насчитывает 30 человек. Это руководители отдельных отраслевых министерств края, муниципальных образований, расположенных на берегах Амура, 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, Восточного военного округа и МИД Российской Федерации в Хабаровском крае. Морской совет региона возглавляю я, и я настояю, чтобы работа активизировалась.

Только в этом году были рассмотрены та-

кие актуальные вопросы, как деятельность судостроительных предприятий края, обновление рыбодобывающего флота. Проблема актуальна для всего дальневосточного региона, так как износ судов составляет более 80 процентов. В четвертом квартале планируется рассмотрение вопроса о текущей деятельности морских и речных портов края и перспективах их развития.

Члены Морского совета взаимодействуют с судостроительными предприятиями края, с Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, АО «Объединенная судостроительная корпорация», в том числе по комплексному оздоровлению ПАО «Амурский судостроительный завод», организации новой сдаточной базы в Приморском крае для судостроительных предприятий дальневосточного региона, увеличения загрузки производственных мощностей и т.д.

В рамках соглашения о торгово-экономическом, научно-техническом, социальном и культурном сотрудничестве между правительством Санкт-Петербурга и правительством Хабаровского края осуществляется взаимодействие между Морским советом при правительстве Санкт-Петербурга и нашим Советом.

Я бы сформулировал кратко деятельность Морского совета края, как мини – Морскую коллегию РФ, потому как главной задачей Совета является координация действий органов исполнительной власти края, предприятий и организаций, расположенных в регионе, по всем направлениям морской и речной деятельности. Так же, как и при Морской коллегии при Правительстве России на региональном уровне рассматриваются наиболее приоритетные вопросы, вносятся предложения и рекомендации, способствующие наиболее полной реализации стоящих перед Хабаровским краем задач. [ММ](#)

# Судостроительно-судоремонтный «РИФ» – ИСТОРИЯ УСПЕХА



Риф 75СК и Риф 112 СК

*Уходящий год оказался для судостроителей непростым. А когда было «просто»? Картина дня меняется постоянно. Задача успешного предприятия не в преодолении уже наступивших «сложностей» и нагрянувших «трудностей», а в умении работать и развиваться в любых условиях, в выстраивании грамотной бизнес-стратегии и достижении положительного результата. Такого подхода к делу придерживаются на Судостроительно-судоремонтном заводе «РИФ» (Группа компаний «Ростовский порт»)*

Сразу успокоим скептиков: сегодня российским товарам нет никаких препятствий, даже таким высокотехнологичным, как продукция ССРЗ «РИФ», на внутреннем и мировом рынке нет. Рынок – это беспощадная конкуренция. И всё. Выход на рынок с конкурентоспособным качественным товаром за меньшие деньги – и успех обеспечен.

Пример такой успешности – АО «РИФ» (группа компаний «Ростовский порт»), которое реализует новое направление – строительство универсальных многоцелевых катеров длиной от 5 до 17 метров для различных сфер применения на основе внедрения ранее не применяемого в российском судостроении материала – полиэтилена высокой плотности.

Риф 112 СК в Севастополе

Благодаря своей плавучести наряду с достаточной прочностью и пластичностью этот материал обеспечивает 100%-ую непотопляемость судна даже при значительных повреждениях и в экстремальных погодных условиях, когда катера из традиционных судостроительных материалов теряют живучесть и ходовые качества.

Материал не подвержен коррозии, об-  
**Медаль лауреата Международного военно-морского салона за лучший выставочный экспонат.**



Риф 75

ладает противообрастающими свойствами и не требует окраски. Цветовая гамма закладывается в структуру материала, поэтому цвет корпуса не меняется при механическом воздействии, а специальная УФ-защита не позволяет материалу выгорать на солнце. Перечисленные качественные характеристики не только снижают, а практически исключают ряд принятых стандартных эксплуатационных расходов судовладельца.

Срок службы материала корпуса составляет не менее 30 лет. По своей конструкции катер «РИФ» напоминает хорошо зарекомендовавший себя класс РИБ, однако, имеет ряд преимуществ. Так, бортовой надувной баллон РИБа имеет

сложную секционную конструкцию, требует периодической подкачки воздухом, в случае повреждения одной из секций баллона, судно теряет свои мореходные качества и уровень плавучести, а баллон требует полной замены. При нанесении механических воздействий на корпус катера РИФ, он остается на плаву и имеет возможность дойти до места убежища или района дислокации. По периметру основной трубы смонтирован привальный брус, что позволяет производить швартовные операции к судам и на необорудованных причалах. Килевая балка изготовлена из ПНД материала, что позволяет катеру РИФ выходить на необорудованный берег, покрытый песком,

гравием или камнями. На сегодняшний день, завод «РИФ» является одним из 5 заводов в мире, работающих с данным материалом в судостроении. Аналогов в России катерам серии «РИФ» нет.

Для ростовчан неоспоримое конкурентное преимущество – залог востребованности их уникальной продукции. Сегодня отечественная продукция – по ряду причин – намного дешевле западных аналогов. Объективно соотношение «цена-качество» у «РИФ» лучше. Их продукция в 1,5–2 раза ниже зарубежной. Добавим сюда эксплуатационные и ремонтные издержки, которые на родной земле дешевле по определению. На заводе не боятся говорить об этом вслух.

В апреле 2015 первая демонстрация двух головных моделей линейки – катеров «Риф-75» и «Риф-112» собрала в Ростове-на-Дону представителей различных государственных административных структур и силовых ведомств (ФСБ, МО РФ, МЧС), Минпромторга РФ, капитанов портов России, многих других. Специалистами были особо отмечены мореходные качества, скорость, маневренность катеров, а также прочность и уникальные характеристики корпуса.

Катер «Риф-75СК» с успехом прошёл морские испытания на базе Азово-Черноморского филиала ФБУ «Морсаслужба Росморречфлота» во время летней навигации 2015, которые проводились в соответствии с ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные...Методы испытаний». Мореходность и маневренность катера были оценены очень высоко: «катер ведёт себя предсказуемо – сохраняет скорость и курсовую устойчивость даже на крутой волне».



Риф 112 Т



Плавучий остров



Риф 110, амбулатория  
РИФ 110



Рыбная ферма



Риф 160, прогулочное судно



На протяжении следующих двух лет катера принимали активное участие во многих выставках, таких как Международный военно-морской салон 2015, где завоевали медаль как лучший выставочный экспонат, Нева 2015, Иннопром 2016, Международные соревнования водолазов «Глубина 2016» в Севастополе, а также международный форум «Армия-2016», на котором катера серии «РИФ» были отмечены дипломом Министра обороны Российской Федерации Сергеем Шойгу.

В августе 2016 года катера «Риф 112 СК» и «Риф 112Т» совершили переход Ростов-на-Дону–Волгоград для принятия участия в выездном заседании Президиума Госсовета в под председательством Президента России Владимира Путина по вопросу «О развитии внутренних водных путей Российской Федерации». Завод «РИФ» не намерен останавливаться на достигнутом: ведутся переговоры с ведущими отечественными научными центрами и органами контроля и сертификации по вопросам признания материала в судостроении, разрабатываются новые модели линейки, обладающие большей пассажироместимостью и грузоподъемностью, значительным запасом автономности.

На настоящий момент в арсенале завода имеются катера длиной до 17 метров, ведется разработка проекта пассажирского судна длиной до 19 метров и пассажироместимостью до 48 человек. Такое судно сможет осуществлять пассажирские перевозки на Крымский полуостров, работать на Северных территориях, в Ленском

бассейне и местах, где автомобильное сообщение затруднено.

Столкнувшись с проблемой дефицита надежных и компактных отечественных двигателей на российском рынке, завод стал искать пути решения. Ведутся переговоры об организации процесса сборки дизельных судовых двигателей (мощность 550/320 л.с., вес 320 кг, потребление топлива 47 л/км) на территории России. На данный момент аналогов таких двигателей, мощных и компактных, в России нет.



Таким образом, это ещё один важный шаг к импортозамещению и началу производства судовых двигателей в России.

Сравнивать продукцию завода «РИФ» с европейской, американской или южнокорейской не приходится. Китайцы, бодро вошедшие на судостроительный рынок, ростовчанам – не конкурент, они сфокусировались на других классах судов. В 2016 этом году завод «РИФ» подписал договоры на экспорт катеров за пределы России и вышел на международный рынок.

Применение нового материала только судостроением не ограничивается. Завод «Риф» также производит:

**1. Рыбные фермы.**

Ростовчане с большим успехом развивают новое направление в вопросе развития аквакультуры, а именно, строительство рыбных ферм различной конфигурации «под ключ». Прежняя практика закупки оборудования на «вторичном рынке» показала полную несостоятельность и экологическую неэффективность. Главной особенностью продукции Риф является возможность ее установки и использования непосредственно на водоемах, что позволяет создавать условия для выращивания рыб, максимально приближенные к естественным.

**2. Понтоны:**

Завод «РИФ» производит, устанавливает и обслуживает бетонные и пластиковые понтоны для больших и малых марин, начиная от небольших яхтенных стоянок, вплоть до плавучих островов и зон отдыха. **МП**

# Безопасность флота Дона в надежных руках



Компания ООО «Нобель» работает в сфере ремонта и технического обслуживания судов и производства аварийно-спасательного судового оборудования с 1999 года. Основным видом деятельности ООО «Нобель» является обслуживание морских и речных судов. На предприятии выделено 9 участков по соответствующим видам деятельности:

- участок проверки аварийно-спасательного судового имущества;
- механический участок, на котором производится ремонт судовых узлов и механизмов, сварочные работы, работы по испытанию шлюпок и спуско-подъемных устройств;
- участок освидетельствования надувных спасательных средств;
- электрорадиоучасток,
- испытательная лаборатория,
- участок проверки и ремонта противопожарного оборудования,
- такелажный участок,
- участок ультразвуковой толщинометрии,
- метрологическая служба.

Используя собственные мощности, ООО «Нобель» производит такелажное оборудование для судов: лоцманские и посадочные штурмтрапы, шкентеля с мусингами, аптечки для надувных спасательных средств. Для производства продукции используется вы-

сокачественное сырье, соответствующее требованиям РРР, РМРС и регистра Ллойда.

ООО «Нобель» имеет признания и одобрения Речного, Морского регистров судоходства РФ и регистра Ллойда на весь спектр оказываемых услуг и на всю производимую продукцию. На предприятии сертифицирована и действует система менеджмента качества в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001:2008, одобренная Российским Морским Регистром Судоходства. **МП**

*Генеральный директор Крижевский Сергей Эдуардович.*



# «ДелоПортс»: к большим перспективам



ООО «ДелоПортс» – один из крупнейших стивидорных холдингов России. Терминалы «ДелоПортс» расположены в порту Новороссийск на берегу незамерзающей Цемесской бухты и оказывают услуги по перевалке контейнерных, зерновых, генеральных и Ро-Ро грузов, а также услуги бункеровки судов.

Сегодня «ДелоПортс» – это неотъемлемая часть Группы с растущей долей рынка в соответствующих сегментах, высоким качеством услуг, передовыми практиками ведения бизнеса и безупречной репутацией на рынке. Успешный опыт реализации масштабных инвестиционных проектов, устойчивая операционная модель и высокий профессионализм команды управленцев являются ключевыми факторами развития холдинга. Высококласное оборудование от ведущих мировых производителей, развитая инфраструктура терминалов, а также реализация инициатив, направленных на устранение технологических ограничений, обеспечивают высокий уровень использования мощностей и отвечают требованиям существующих и потенциальных клиентов. В числе клиентов и партнеров «ДелоПортс» – ведущие международные корпорации, крупнейшие контейнерные линии и зернотрейдеры.

Ключевой вектор развития «ДелоПортс» был определен в 2012 году, когда стивидорные предприятия группы компаний «Дело» – «НУТЭП», «КСК», «ТОС» – были объединены в холдинговую компанию.

В 2013–2014 годах компания «ДелоПортс» завершила реализацию основных инвестиционных проектов, что позволило увеличить мощности по перевалке грузов до 9 млн тонн в год. Модернизация контейнерного терминала, строительство зернового терминала и Ро-Ро комплекса, ввод в эксплуатацию собственного железнодорожного парка, а также строительство и последующая продажа нефтяного терминала обеспечили холдингу высокие результаты и позволили подготовиться к новому этапу развития.



Игорь Александрович ЯКОВЕНКО  
Генеральный директор ООО «ДелоПортс»



В 2014 году была утверждена новая инвестиционная программа, нацеленная на создание и закрепление конкурентных преимуществ «ДелоПортс» на годы вперед, – проект по увеличению пропускной способности зернового терминала и строительство нового глубоководного причала на контейнерном терминале.

В рамках принятой программы Компания приступила к строительным работам на контейнерном терминале «НУТЭП» и к сентябрю 2016 года завершила строительство соединительного

участка к глубоководному причалу. В настоящее время ведётся строительство основного причала.

Степень готовности на настоящий момент составляет около 5%. Строительство нового причала – это стратегически значимый инвестиционный проект, реализация которого позволит принимать суда океанского класса и обеспечить прямой сервис со странами Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии.

На зерновом терминале «КСК» также реализуется инвести-





**ООО «Контейнерный терминал «НУТЭП»** – современный контейнерный терминал компании «ДелоПортс», осуществляющий перевалку контейнерных, генеральных и Ро-Ро грузов в порту Новороссийск.

Пропускная мощность терминала – 350 тыс. TEUs в год. Грузооборот в 2015 году составил 203 тыс. TEUs. По итогам января – сентября 2016 года «НУТЭП» перевалил 175,1 тыс. TEUs.

Обработка грузов происходит на трех причалах с глубинами от 9,3 м до 12,3 м. На сегодняшний день в эксплуатации находятся 4 STS крана и 5 RTG кранов от ведущих мировых производителей, внедрена система электронного управления терминалом.

АО «Зерновой терминал «КСК» – глубоководный зерновой терминал компании «ДелоПортс», осуществляющий перевалку грузов в порту Новороссийск. Помимо насыпных терминал осуществляет перевалку генеральных и Ро-Ро грузов.

Пропускная мощность терминала – 3,5 млн тонн в год. Грузооборот в 2015 году составил 2,8 млн тонн. По итогам января – сентября 2016 года «КСК» перевалил 2,3 млн тонн зерновых.

По итогам первых месяцев с/х сезона 2016/2017 года «КСК» продемонстрировал уверенное лидерство среди зерновых терминалов, отгрузив в октябре на экспорт более 420 тыс. тонн зерновых – рекордный уровень месячной перевалки «КСК».

Перевалка грузов осуществляется на пяти причалах с глубинами от 3,5 м до 12,4 м.

онный проект, в ходе которого планируется удлинение текущего причала, проведение дноуглубительных работ, а также увеличение емкостей для одновременного хранения зерна, что увеличит пропускную способность зернового терминала.

1 декабря 2016 года компании «ДелоПортс» в рамках X международного форума «Транспорт России» подписали соглашения с ФГУП «Росморпорт» о взаимодействии компаний и государственного ведомства в рамках реализации разработанного Правительством Российской Федерации плана развития портов Азово-Черноморского бассейна до 2020 года. Подписанные соглашения регулируют порядок взаимодействия между сторонами и ФГУП «Росморпорт» по реализации инвестиционных проектов.

Игорь Яковенко, генеральный директор «ДелоПортс»: «ДелоПортс» – это, прежде всего, команда профессионалов, нацеленная на достижение высоких результатов. Уникальный опыт и новаторский дух позволяют нам оперативно реагировать на изменения, быть на шаг впереди. Реализация масштабной инвестиционной программы – строительство нового причала и увеличение мощностей по перевалке зерна – одна из наших приоритетных задач, направленных на развитие стивидорного бизнеса группы компаний «Дело». Инвестируя в современное оборудование, развивая инфраструктуру терминалов и порта, создавая рабочие места, мы не только укрепляем наши позиции в отрасли, мы участвуем в развитии целого региона. **МП**



# Порт Кавказ: на дороге жизни

*Юбилейные архивы:  
№17 апрель 2016 г.*



**Н**а территории Таманского полуострова, сразу за поселком Ильич, дорога круто забирает влево. Дальше – узкая полоска земли, насыпь, рельсы, гладкий склон, за ним море. Несколько километров пустынной косы, молчаливая станция с громоздкими коробками грузовых вагонов, непрерывное движение легковых и грузовых автомобилей от парковки ожидания на очередном паром в Крым. Порт Кавказ, переправа.

Кажется, время берет свое. Прошло два года, страсти поутихли, люди оглянулись и наконец-то заметили, что «Крым» действительно «наш», и не только в лозунгах и на бумаге. Он есть: просоленный, морской, для кого-то далекий, для кого-то настолько близкий, что достаточно сесть в машину или купить билет на автобус.

Включение Крыма в состав РФ поставило перед администрацией порта Кавказ нелегкую задачу – увеличить пропускную способность переправы и грузооборот, следуя за стремительно меняющейся ситуацией в регионе. Большие синие буквы «Морской Вокзал», восемь паромов и пять километров морской глади оказались посреди массы людей, чей мир в той или

иной степени изменился. С одной стороны – на дороге жизни большой страны, с другой – на пути к границам единой России.

«Мы мобилизованы и имеем опыт для принятия оперативных решений», – по-военному сухо комментировал Капитан



морского порта Кавказ Евгений Тузинкевич, когда переправа в четыре раза увеличила пассажиропоток, в три раза грузоперевозки, в два раза объем бункеровок и экспорт. Тридцать паромных рейсов ежедневно, пять тысяч человек в сутки, сотни тысяч тонн грузов в месяц.

С палубы парома, следующего через пролив, Керченский мост будет виден невооруженным глазом: до острова Тузла и грандиозной стройки меньше двадцати километров. Но это – через два года, а пока порт Кавказ осваивает район строительства, обеспечивает безопасность мореплавания, следит за ходом работ и судами, которые возводят самый длинный мост на территории России.

Паромный же маршрут исполняет его роль, символическую лишь отчасти, но рутинную, жизненно важную – сводит берега одной страны.

В начале 2016 года пассажирские перевозки увеличились еще на треть, а транспорта – удвоились. И это последний месяц зимы и промозглая, ветреная весна. Держа в уме шестизначные цифры, можно смело сказать: переправу ждет еще один жаркий летний сезон. **МП**

*«Морское Информационное Агентство»*







Гребной электродвигатель для атомного ледокола «Арктика»

# НОВЫЙ ИМПУЛЬС: развитие российского электромашиностроения

*Государственная программа «Развитие судостроения на 2013–2030 годы» поставила амбициозные цели для предприятий, послужила стимулом для разработки новых конструкторских решений и применения современных технологий в производстве. Вызов на оперативную модернизацию для соответствия всем требованиям отрасли был принят электротехническим концерном «Русэлпром».*

**Л**енинградский электромашиностроительный завод (ЛЭЗ), один из производственных активов «Русэлпрома», оснастил производство специальным высокотехнологичным оборудованием и получил свидетельство о соответствии нормам РМРС. Был модернизирован станочный парк, пропиточный участок, проведена модернизация испытательных мощностей, разработаны и внедрены новые технологии.

Уникальный вакуумно-нагнетательный пропиточный комплекс «Монолит», созданный с учетом технических требований концерна, функционирует на ЛЭЗ с 2015 года. Он способен обеспечить за-



**Максим Кожин, управляющий директор ООО «НПО «ЛЭЗ», отмечает, что обновление производственной базы расширяет возможности:**

*«После модернизации наше предприятие располагает современным производственным комплексом высокого уровня. Завод способен выпускать продукцию, конкурентоспособную не только на внутреннем рынке, но и за рубежом, решая нестандартные задачи по созданию штучных продуктов, обеспечивая качество и надежность».*



**Максим Свиридов, руководитель Дирекции по судовой электромеханике ООО «ТД «Русэлпром»:**

*«Опыт поставки ГЭД для проекта 22220 позволяет концерну с уверенностью брать за разработки и изготовление электрических машин любой сложности для нужд судостроения. Уникальность наших технических решений, воплощенных производственными мощностями ЛЭЗ, благодаря технологической гибкости, дает возможность оставаться конкурентоспособными на мировом рынке. Это подтверждает наличие заказов на серийно строящиеся ледоколы. Развитие судостроения в России позволит нарастить объемы производства и компетенции в электромашиностроении страны».*

щиту изоляции машин весом до 300 тонн и является самым большим в России и Восточной Европе. Комплекс оснащен современными средствами автоматизации и контроля технологического процесса. Его основные компоненты – пропиточный автоклав, две емкости для хранения и приготовления пропиточного компаунда, системы охлаждения и нагрева, обеспечивающие наилучшие показатели при пропитке, печь для сушки и полимеризации, электронная система управления и индикации всего комплекса.

Процесс пропитки статорных стержней и обмоток электрических машин теперь происходит в заданных параметрах и не подвержен влиянию человеческого фактора. По статистике до 72% электрических машин выходит из строя по причине отказа обмоток, а на судне электродвигатели подвергаются особым нагрузкам. Концерн «Русэлпром» обеспечил надежность и долговечность изоляции обмоток продукции благодаря применению VPI-технологии взамен термопластичной изоляции с пропиткой битумными лаками, имеющей ряд недостатков.

Для обработки роторов высоковольтных машин больших габаритов проведена модернизация токарного станка 1 А670, разработана и внедрена техно-



Вакуумно-нагнетательный пропиточный комплекс «Монолит» на «Ленинградском электромашиностроительном заводе»

логия горизонтальной сборки ротора с двумя сердечниками с применением индукционного нагрева. Качество пайки короткозамкнутого ротора обеспечивается установкой индукционного нагрева.

Также была освоена технология производства крупногабаритных статоров – раздельная железосборка, позволяющая сократить время изготовления и трудоемкость процесса.

Испытательный стенд был модернизирован – установлен частотный преобразователь мощностью 5 МВт с возможностью регулирования частоты вращения от 0 до 90 Гц. Также приобретен мостовой кран грузоподъемностью до 63 тонн, изготовленный по специальным техническим требованиям, подготовлены дополнительные площади и подъездные пути для перемещения крупногабаритных машин.

В июне вся страна наблюдала спуск на воду атомного ледокола «Арктика» ЛК-60 Я проекта 22220 – российские предприятия сумели мобилизоваться и сработали на результат. Благодаря новым производственным мощностям, концерн «Русэлпром» также участвовал

в этом проекте – создал комплект электрических машин для системы электропривода ледокола «Арктика». В рамках проекта были сконструированы и построены 3 асинхронных электродвигателя для привода гребных винтов (ГЭД) мощностью по 20 МВт, два главных генератора по 36 МВт с приводом от паровой турбины, укомплектованных системой управления возбуждением, а также электроприводы для противообледенительного устройства и других вспомогательных механизмов. Эти разработки позволят и в дальнейшем комплектовать суда, эксплуатируемые в условиях перегрузок и сложной ледовой обстановки, отечественным электрооборудованием. Созданные продукты не уступают импортным аналогам по эксплуатационным и массово-габаритным характеристикам.

Электрооборудование для «Арктики» – это конструкторские новации, реализованные при помощи современных производственных технологий. На очереди – электрические машины для ледоколов проекта 22220 – «Сибири» и «Урала». [MP](#)



**Станислав Щербаков, исполнительный директор ООО «Русэлпром»:**

*«Для нас было важно принять участие в государственной программе по развитию российского судостроения и поддержать страну в статусе арктической державы. Мощный конструкторский потенциал концерна обеспечивает создание решений, не уступающих зарубежным аналогам, а обновление производства увеличивает возможности по выпуску мелкосерийных высоковольтных электрических машин».*



Основана в 1991 году.

*Научно-Производственное Объединение «Ассоциация Крилак» создано в 1991 году на базе ЦНИИСК им. В.А. Кучеренко.*

*В настоящее время представляет собой холдинг, объединяющий группу компаний, основными направлениями деятельности которых являются:*



- Разработка, изготовление и поставка огнезащитных покрытий, пропиточных составов и лакокрасочных материалов.  
В ассортименте выпускаемой продукции представлены составы и средства пассивной противопожарной и антикоррозийной защиты для любых строительных конструкций и материалов.



- Поставка полного спектра противопожарного оборудования и средств индивидуальной защиты, пожарных тренировочных комплексов, а также систем противопожарной безопасности и охраны.  
Возможности компании позволяют оснастить любые объекты, в полном соответствии с нормами и правилами пожарной безопасности, всем необходимым противопожарным оборудованием — от огнетушителей, пожарных рукавов и гидрантов до автоматических систем пожаротушения и пожарных автомобилей специального назначения.



- Проектирование, собственное производство и монтаж элементов заполнения проемов в противопожарных преградах.  
Спектр изделий, выпускаемый компанией охватывает все виды и типоразмеры.



- Производство противопожарного оборудования, монтаж, наладка, ремонт и проектирование:
  - автоматических систем пожаротушения (водяного, газового, пенного и порошкового);
  - автоматической охранно-пожарной сигнализации;
  - видеонаблюдения, систем контроля и управления доступом.

- Выполнение работ по огнезащите строительных конструкций и инженерных коммуникаций на объектах всех уровней сложности.



- Разработка и научная оценка проектной документации.  
Компания имеет огромный опыт в разработке рабочих технических условий для комплексных, научно-экспериментальных и уникальных зданий, а также в научно-техническом консультировании проектно-конструкторских организаций.



- Чистка воздуховодов, кухонных вытяжных систем, мусоропроводов, дымоходов и печей. Пылесудание из вентиляционных труб промышленных предприятий, бизнесцентров и жилых помещений, а также на специальных объектах.



*Холдинг является ведущим участником федеральных программ по обеспечению комплексной пожарной безопасности следующих объектов:*

- уничтожения химического оружия;
- атомной энергетики;
- высотного строительства;
- транспортных сооружений;
- Министерства обороны.



109428, Россия, Москва, ул. 2-я Институтская, д. 6  
Тел.: +7 (495) 744-00-52, +7 (495) 981-35-56 info@krilak.ru, www.krilak.ru

НАШИ ОБЪЕКТЫ



# Морской характер



*Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова – флагман морского образования России. Как встречает новый 2017 год крупнейший транспортный вуз Северо-Запада РФ? На этот и другие актуальные вопросы отвечает ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Олегович БАРЫШНИКОВ.*

**– Сергей Олегович, есть ли в уходящем году в жизни Университета какие-либо важные моменты, которые хотелось бы отметить?**

– Да, в нашем вузе в 2016 году произошел ряд событий, о которых можно вспомнить с радостью.

Кульминацией торжественных юбилейных мероприятий в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, посвященных 140-летию создания Мореходных классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба, стало открытие памятника великому флотоводцу, ученому и исследователю вице-адмиралу Степану Осиповичу Макарову.

Заместитель Министра транспорта Российской Федерации – руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Александрович Олерский участвовал в церемонии открытия памятника адмиралу С.О. Макарову в здании Университета на Косой линии Васильевского острова. Церемония стала настоящим праздником, и была с радостью, восторженно воспринята всеми участниками. Лейтмотивом праздника стали слова, с гордостью произнесенные одним из выступавших: «Этот день мы приближали, как могли!».

Сбылась мечта многих поколений макаровцев. Благотворительная финансовая помощь на создание памятника была предоставлена не только предприятиями, организациями и фирмами, но и сотрудниками, курсантами Университета.

Бронзовая трехметровая скульптура адмирала установлена на металлическом постаменте в фойе первого этажа корпуса на Косой линии. Одетый в парадную адмиральскую форму, в правой руке Степан Осипович Макаров держит карту своих плаваний, а левой указывает на маршруты будущих походов. На постаменте – бронзовые барельефы с изображениями кораблей, которыми ко-

мандовал и на которых ходил в дальние походы флотоводец: «Витязь», «Великий Князь Константин», «Ермак».

В этом же здании университета 18 мая состоялось также важнейшее событие – открытие мемориального зала, посвященного великому флотоводцу, инженеру и ученому адмиралу Степану Осиповичу Макарову. В музей приходят не только курсанты и студенты университета. Это исторический комплекс для всех жителей Санкт-Петербурга, Северо-Запада, всей страны, которые интересуются историей нашей Родины, ее славного флота.

Недавно отмечалось 75-летие прихода первого союзного конвоя «Дервиш». Прибытие союзного конвоя «Дервиш» открыло важную страницу истории 2-й Мировой войны, Великой Отечественной войны. Больше ста выпускников университета внесли большой вклад в доставку военных и гуманитарных грузов из Великобритании и США в СССР. Среди них и, непосредственно, моряки транспортных судов, которые везли грузы, военные моряки надводных кораблей и подводных лодок Северного флота, обеспечивающие охрану транспортов, гидрографы и метеорологи, обеспечивающие прогнозирование метеобстановку и ледовую обстановку по маршрутам перехода конвоев.

И, знаменательно, что в здании колледжа Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, рядом с монументом «Памяти моряков полярных конвоев 1941–1945 годов» была открыта экспозиция зала истории «Полярных конвоев».

Сделан еще один шаг к более качественному освещению подвига моряков полярных конвоев. Следующий шаг – создание здесь же музея «Полярных конвоев», который по полноте экспозиции будет уникальным, не имеющим аналогов в мире.

**– Произошли ли изменения в организационной структуре Университета?**

– Да, продолжается укрупнение Университета. Принято решение включить в его состав Московскую государственную академию водного транспорта. Решение принималось на основании мониторинга эффективности отраслевых вузов. Территориально и по иным причинам МГАВТ оказалась ближе к нам, к Университету имени С.О.Макарова. Академия некогда входила в состав Ленинградского института водного транспорта как учебно-консультационный пункт, затем – как филиал. Все эти годы научное и образовательное взаимодействие не прерывалось.

Могу сказать, что политика государства по укрупнению вузов правильная и оправданная. Перед нами не просто учебное заведение, а многоуровневый центр подготовки кадров, их переподготовки. Выстраивается новый формат учебного заведения. Важно грамотно выстроить оптимальную систему руководства и подчинения. Университету С.О.Макарова в этом смысле проще, у нас специфическая система взаимоотношений, подчиненности и исполнения. Мы активно используем дистанционные формы руководства, отчетности и обучения. Внедрение единой системы управления и обучения из центра для нас имеет свои плюсы. Выработана единая стратегия развития, внедряются единые стандарты, правила преподавания и обучения, управления и контроля.

**– Прием в Университет этого года чем-то отличался от предыдущих?**

– Как всегда, и приемная кампания 2016 года не исключение, наблюдался большой интерес абитуриентов к плавательным специальностям. И в целом, могу отметить сразу, интерес к техническим дисциплинам растёт. В этом, безусловно, и наша заслуга. Мы активно занимаемся популяризацией инженерных профессий и морских специальностей. В этом году на «внебюджет» по специальности «судоходение» мы приняли 60 человек. Показатель очень хороший при условии, что стоимость обучения по этому направлению достаточно высокая.

Хочу отметить, что и в нашем филиале в Архангельске мы набрали значительное число обучающихся на внебюджет. При общем конкурсе два человека на место. В нашем Колледже конкурс на некоторые отделения доходил до пяти человек на место. В общем, приёмом мы довольны.

Год от года ребята более осознанно подходят к выбору будущей профессии и направления обучения. К этому они готовятся загодя. Профессия моряка – это больше призвание, нежели выбор, что показал и приём в наш Университет. Как я уже говорил, резко повысился интерес к среднему профессиональному образованию.



Ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова БАРЫШНИКОВ Сергей Олегович

**– К вопросу о качестве образования.**

– Приведу пример. Он, на мой взгляд, показательный. В Северодвинске при «Севмаше» есть «Севмашвуз» (Институт судостроения и морской арктической техники, филиал архангельского САФУ), который имеет великолепную материально-техническую базу: станки и оборудование. «Севмаш», заботясь о будущих кадрах, на этапе подготовки вкладывается в персонал. Понятно, что на выходе предприятие вправе требовать и количество и качество специалистов. На базе «Севмашвуза» существует учебный центр для повышения квалификации работников. Выпускники вуза уверены в своём будущем. Оно определено и их выбором, и уровнем их образования. Так вот там дорогие станки с ЧПУ на 2 года поставляют вначале в учебное заведение, а потом уже с подготовленными кадрами передают в цех.

Наша специфика несколько отличается от «Севмаша». Поэтому основной упор мы делаем на повышение качества образования. С обязательной практической отработкой. И рост идёт. Напомню, что спрос на выпускников нашего вуза всегда был высоким.

**– Реалии нынешнего времени требуют иного подхода, новых решений.**

– Точно так. Усложняются технологии, совершенствуется техника, меняются методы обучения, уровень образования. Приведу в пример наш филиал в Котласе – отдалённый регион, где работает всего один доктор технических наук. Как быть в такой ситуации? Присоединение к нашему Университету дало возможность этому филиалу подняться на качественно новый, высокий уровень. Наши преподаватели имеют возможность преподавать в Котласе. Приезжают туда, используют дистанционные технологии обучения. Значительно сократились расходы. Местным ребятам не надо ехать в Петербург или Москву, чтобы получить образование, соответствующее современным требованиям. И уж точно, что они не покинут свой регион.



– Сергей Олегович, несколько слов о возвращении в «Макаровку» военной кафедры.

– Отвечу так. Вопрос этот решается параллельно с преобразованиями, которые идут на военно-морском флоте. И говорить надо не только о военной кафедре, а вообще о взаимодействии гражданского флота с военным, с высшими военно-морскими учебными заведениями. Совершенно ответственно могу сказать: есть понимание, что наши выпускники – значительная часть мобилизационного резерва. Требуется некоторое время и согласование ряда организационных вопросов. Мы активно работаем в этом направлении. В этом вопросе у нас есть поддержка Минтранса.

– Одним из важных этапов практики курсантов Университета стало участие в Черноморской регате 2016. Насколько нам известно, Вы и сами приняли участие в одном из переходов. Поделитесь Вашим мнением.

– 11 октября 2016 года в общественной жизни Санкт-Петербурга и Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова состоялось знаменательное событие. Вернулись в родной университет курсанты, проходившие плавательную практику на парусном учебном судне «Мир». В составе экипажа «Мира» они завоевали победу в своем классе в Черноморской регате больших парусников. За первое место в одном из этапов регаты в Сочи их поздравлял Президент Российской Федерации Владимир Владимирович Путин.

Более четырех месяцев продолжалась плавательная практика. «Мир» в скоростном стиле обогнул Западную Европу, дважды пересек Черное море. И всё это время в дальнем плавании на паруснике вместе с юношами и девушками из ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова была святая реликвия – икона святого благоверного князя Владимира. Она постоянно находится в Смольном соборе и перенесена на парусник только на время похода, чтобы хранила ребят, освящала их путь.

Великолепные результаты показала яхта Университета «Акела». Экипаж яхты – а это курсанты и студенты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова – завоевал абсолютную победу в Черноморской регате среди всех судов, участвовавших в соревнованиях.

Да, в этом году я лично принял участие в первой гонке Регаты на этапе Констанца – Новороссийск. Мне важно было посмотреть на наших ребят в деле, обсудить с курсантами актуальные вопросы, посмотреть на практику их глазами. Курсантская практика на парусном судне – серьезное испытание. Мало кто из учащихся морских учебных заведений имеет такую уникальную возможность. Тем более, наравне с ребятами на судне несли службу девушки. В таких условиях проверяется всё, выковывается морской характер... Или человек сдаётся. Регата показала, что ни один не сдался. Значит, и мы со своей стороны делали всё правильно.

Я прочитал несколько лекций, побеседовал с ребятами о том, что их волнует, чего, на их взгляд, не хватает, сам получил от них хороший заряд положительных эмоций и энергии. Работая с молодежью, и сам молодеешь.



## Семь футов под килем! РОСТОВ СИЛЕН МОРСКИМИ ТРАДИЦИЯМИ!

*В Ростовском-на-Дону Морском собрании подведены итоги работы за 2016 год. Председатель этой общественной организации, бывший подводник, капитан третьего ранга в отставке, Юрий Николаевич Зеленский (он член клуба друзей «Вечернего Ростова») рассказал о том, что сделано, и о планах на ближайшее будущее.*



Председатель Ростовского-на-Дону Морского собрания, капитан третьего ранга Ю.Н. Зеленский.

– В этом году Ростовское-на-Дону Морское собрание отметило 16-летие своего образования. Обычно, мы отмечаем памятную дату на День моряка-подводника, 16 марта. Так было и в этом году. Помимо этого, наши праздники – это День основания Российского военно-морского флота 30 октября, и День ВМФ, который отмечается последнее воскресенье июля. По этим датам мы проводим отечественные мероприятия, готовим военно-патриотические акции в учебных заведениях нашего города.

Мы следим за состоянием памятников, которые считаем флотскими. Это, несомненно, бюсты адмиралам Ушакову и Нахимову. Мы считаем, что памятник Суворову тоже наш, ведь в своей биографии он имел флотское звание «мичман».

При участии Морского собрания изготовлен монумент нашему выдающемуся земляку-ростовчанину, Герою Советского Союза Цезарю Куникову (работа скульптора Сергея Олешни). В этом году, из-за проведения ремонтных работ, его не удалось установить на Театральном проспекте, как мы планировали. Но место уже согласовано, мы уверены, что памятник будет установлен и открыт к 9 мая 2017 года. Он тоже будет считаться флотским, ведь Цезарь Куников командовал бригадой морской пехоты.

На Братском кладбище есть мемориал моряку легендарного крейсера «Варяг» ростовчанину Ивану Капленкову. Мы шефствуем над этим захоронением, там проводятся мероприятия по памятным датам.

В Морское собрание обратилась Марина Федоровна Бурцева: на Братском кладбище захоронен ее дед, служивший в подводном флоте Российской империи. Этот мемориал мы также приведем в надлежащее состояние.

И еще один объект нашего внимания – могила моряка крейсера «Аврора» ростовчанина Владимира Щербакова на Верхнегниловском кладбище. За ней также требуется уход, что будет сделано силами Морского собрания.

Ростов-на-Дону это город с сильными морскими традициями. Вспомним хотя бы имена полярного исследователя Седова, Героев Советского Союза капитана дальнего плавания Белоусова и подводника Лунина... Сегодня мы поддерживаем постоянный контакт и гордимся дружбой с экипажем подводной лодки Черноморского флота «Ростов-на-Дону» и ее командиром – капитаном второго ранга Андреем Владимировичем Адамским.

Мы дорожим дружбой с Морским собранием города-героя Севастополя, председатель которого Виктор Павлович Кот пригласил ростовчан принять участие в мероприятиях по случаю годовщины победы русского флота в Синопской бухте. Они пройдут 30 ноября.

Мы также приглашаем в свои ряды ростовчан, которые служили или работали на флоте и теперь желают участвовать в патриотической, пропагандистской деятельности. Общественная работа у нас найдется для каждого.

Интервью провел А. ОЛЕНЕВ





# Севастопольская весна Морского собрания



*Пожалуй, основным, вызвавшим широкий резонанс общественно-политическим событием начала этого года в Севастополе и Крыму стала 2-я Годовщина Русской весны. В марте 2014 года город русской славы вместе с «благодатным полуостровом» вернулись в состав России. Судя по всему, это событие ещё долгое время будет привлекать к себе внимание и политиков, и экспертного сообщества, и общественности. А миллионы наших сограждан, соотечественники, проживающие сегодня вне границ Российской Федерации, уж точно будут пристально следить за всем происходящим здесь в течение ещё очень долгого времени.*



Канцлер А.М. Горчаков



Русский флот на Черном море

**С**тавший в двух новых субъектах Федерации праздник в очередной раз дал нам обильную пищу для размышлений относительно роли и значения морской силы России на Черном море и главной базы Черноморского флота – морской крепости Севастополя. В этом году определенный окрас этой теме придает 160-летие заключения Парижского мирного трактата, положившего конец Крымской (Восточной) войне 1853–1856 гг. И действительно, история дает нам повод провести параллели и аналогии, в очередной раз, обращая наше внимание на ее уроки.

Вспомним: 160 лет назад, 30 марта (по новому стилю) в Париже Российской империю ее бывшие союзники и геополитические конкуренты лишили права иметь военный флот на Черном море. Сева-

стополь, по сути, был демилитаризован и быстро пришел в упадок. Практически все достижения и приобретения державы от эпохи Екатерины до Николая I были поставлены под вопрос: сумеет ли Россия удержать южные земли, сохранить свое влияние на Кавказе и в Причерноморье? Турция, являвшаяся одним из основных противников нашей страны, получила возможность для реванша, что ярко проявилось в событиях длящейся десятилетия Кавказской войны. Не напоминает ли вам, друзья, сложившаяся тогда ситуация непростые годы новейшей истории России, начавшейся в 1991 году с распадом Советского Союза? Не переключается ли она с днем сегодняшним, когда «Эрдоган снова точит ятаган»?

Спустя полтора десятка лет после подписания уникального Парижского трактата великий подвижник и патриот Отечества



канцлер А.М.Горчаков своей знаменитой нотой денонсировал его. Россия тогда вновь проявила себя Великой державой, в том числе и на Черном море. И нынче происходящее вполне вписывается в сценарий событий той поры. Утратив мощь на своем юго-западном морском направлении в недоброй памяти 90-е, в феврале-марте 2014 года Россия в принципе встала на путь, некогда проторенный великим русским канцлером. Вернув свои исконные земли – Крым и Севастополь, Российская Федерация окончательно заявила о том, что эпоха однополярной мировой системы ушла в историю, а наша страна вернула себе статус Великой мировой державы. Потому однозначно можно утверждать: события Русской весны вышли далеко за рамки не только бывшего Союза, но и Европы.

Сегодня мир имеет дело с новой реальностью – завершается формирование Черноморско-Каспийского геостратегического пространства, на которое завязаны важнейшие мировые коммуникации в виде новых «шелковых путей», энерго- и грузопотоков. И Россия в нем в значительной мере опирается на возрождаемую морскую мощь. В этом процессе невозможно переоценить или недооценить роль активно развиваемого Черноморского флота с системой его баз в Крыму с центром в Севастополе.

Сбросив с себя ярмо прессинга Киева и его непостоянных властителей, Черноморский флот в полной мере вернулся в Средиземное море, откуда он практически ушел в конце 91-го года. Нынешние действия ВКС РФ в Сирии были бы невозможны без решения задач черноморцами в дальней морской зоне. Вернув российскую юрисдикцию на крымскую землю, мы имеем возможность совершенствовать систему базирования, материально-технического обеспечения, решать социальные вопросы, копившиеся в течение четверти века. Флот вздохнул полной грудью, получив новейшие образцы авиационной техники, вооружения береговых войск и морской пехоты, ПВО, а самое главное – моряки стали получать новые надводные корабли и подводные лодки. Название ракетного комплекса «Калибр», которым они оснащаются, стало известно каждому россиянину, военным специалистам всех стран мира. Это говорит о многом. И судя по масштабам и направленности существующих планов развития Черноморского флота, его моряки ждут прекрасные перспективы.

Хотел бы в этой связи подчеркнуть: основу для этого обеспечили черноморцы старшего поколения, не сдавшие Севастополь и сохранившие для России Черноморский флот. Среди тех, кто приближал Победу, было и Севастопольское Морское Собрание, которое возглавляет Виктор Павлович Кот, авторитетный не толь-



ко в России, но и в мире профессионал морского дела. На его долю выпала, можно сказать, эксклюзивная миссия – в русском городе Севастополе, в 1991 году, оказавшемся под юрисдикцией «незалежной» Украины, объединить ставшее разрозненным морское сообщество Города-Героя. Увы, но это факт: некогда стоявшие в одном строю военные моряки стали служить на Черноморском флоте России и в ВМС Украины. К сожалению, братской дружбы между флотами не получилось, а дружить «по приказанию» не получалось. Непростые процессы происходили и в других сферах морской отрасли – в кораблестроении и судоремонте, морской науке и образовании, в портовой деятельности, среди ветеранов.

Гражданских же моряков жизнь вместе с их судами разбросала по всему Свету, поставив и подставив под разные «флаги» и, мягко говоря, не всегда ответственных судовладельцев. В пору, когда всеобщим приоритетом стал Мистер Доллар, именно Виктор Павлович Кот решил объединить всех севастопольцев, которым дороги Море и Флот, на основе не материальных интересов, а истинных, вечных ценностей. Верность долгу и Флагу, традициям и избранному делу, забота о патриотическом воспитании молодежи – это и многое другое стало основой для неформального объединения по сути единомышленников, независимо от гражданства, возраста и статуса.

Произошло это ещё в 2011 году. Тогда по инициативе Совета Старшин Морского Собрания Санкт-Петербурга и лично его председателя Орлова Николая Владимировича в Севастополе открылся Филиал

Морского Собрания Санкт-Петербурга, председателем Филиала был назначен директор по торговому флоту АО «Югрефтрансфлот», этнический белорус Виктор Павлович Кот – так было нужно юридически, на то время иначе легализовать, сделать легитимной в «украинском» Севастополе работу Морского Собрания было невозможно. Через два года Филиал был преобразован в Севастопольское Морское Собрание, по факту продолжающее историю Императорского Морского Собрания, действовавшего до момента эвакуации Русской Армии и Флота из Севастополя в ноябре 1920 года. Великий исход не поставил точки в его истории – это, скорее, было многоточие...

Несмотря на то, что до марта 2014 года Севастопольское Морское Собрание действовало на правовом поле Украины, ими оно свою деятельность не ограничивало. Да это и понятно: в городе русской славы так и должно было быть. В ту пору даже стала бытовать формула: государство – украинское, но земля-то – Русская! Не просто земля, а история этого края, её духовность, менталитет особенного по составу населения Севастополя.

Для того чтобы рассказать о работе Севастопольского Морского Собрания необходимо не то, что статьи писать – пришло, пожалуй, время обобщать его опыт среди морских собраний России. Морские собрания, что, в общем-то, нужно приветствовать, существуют в разных городах и весях. Но, что греха таить, их деятельность зачастую сводится к следующему: «вспомнить былое и дружески пообщаться – байки-выпить-закусить-разойтись до новых встреч». Конечно, не без этого, но всё же, предназначение морских собраний иное.

Их предшественником можно считать ассамблеи, введенные ещё Петром I. Традиции ассамблей Российский Император активно стремился распространить и среди офицеров регулярных формирований Армии и Флота. При этом основой было общее мнение коллектива в решении вопросов о чести и достоинстве, укреплялось корпоративное единство, велась борьба с протекционизмом. Петр считал, что определяющим в судьбе офицера должны быть не богатство и знатность, не высокое положение его родственников, связи и знакомства, а любовь к Родине, храбрость, честность и другие добродетели. Эти правила были положены в основу деятельности военных собраний и клубов офицеров, появившихся в России во второй половине XVIII века. Тогда основной целью учреждения офицерского собрания было сплочение офицерского коллектива вокруг командира, формирование высоких духовно-нравственных основ военной службы. Важная роль отводилась повышению военного образования, обмену служебным опытом, а также организации досуга офицеров и их близких.

Старейшим на Флоте является Морское собрание в Кронштадте, его торжественное открытие состоялось 11 марта 1786 года. Это был первый опыт объединения морского общества «для приятных, полезных и благородных развлечений». В последующем морские собрания были созданы на других флотах. Однако они просуществовали «до гибели Империи»...

В советское время на флотах начинают создаваться клубы офицерского состава, которые по своей деятельности отдаленно напоминали морские собрания. Они были призваны содействовать росту военно-морской культуры офицеров, развитию их творческой мысли, воспитанию чувства командирского достоинства и чести, обмену боевым опытом, тесному товарищескому общению, организации культурного отдыха. Из-за отсутствия четкой правовой базы, регламентирующей деятельность таких клубов, они имели относительно



Председатель Севастопольского Морского Собрания В.П. КОТ

небольшое влияние. Впрочем, как и иные морские собрания сегодня...

В активе, «арсенале» Севастопольского Морского Собрания множество инициатив и славных дел, в том числе уже возрожденные традиции. Среди них проведение Ассамблей, Синопских балов, военно-патриотических акций, увековечение памяти славных пращуров и современников, шефство над Севастопольским Президентским кадетским училищем, учреждение наград и поощрение отличившихся, поддержка ветеранов и, конечно, издательская, мемориальная, выставочная деятельность. Практически не проходит и недели, чтобы Виктор Кот вместе с Советом старшин и активом что-то не организовывал, приобщая к интересным и нужным делам не только моряков, но и простых севастопольцев. Именно такая практика позволила Севастополю и его жителям в «украинские времена» сохранить свою идентичность, молниеносно, с блеском и без потерь в марте 2014 года «вернуться в родную гавань».

К слову, к тому, чтобы за рубежом с пониманием отнеслись к происшедшему, Виктор Кот тоже «приложил руку» – по различным каналам связи он, директор по флоту компании АО «Югрефтрансфлот», разъяснял своим партнерам и коллегам нюансы «крымских метаморфоз». Распространяет он необходимую информацию и сегодня. Ведь Русская весна продолжается, она плавно перешла в новую, созидательную стадию.

Виктор Павлович Кот вместе с Севастопольским Морским Собранием под полными парусами верным курсом не только идёт по чистым фарватерам жизни, но и увлекает за собою всех, кому дороги Севастополь и Флот Великой России. **МП**

Сергей Горбачев, г. Севастополь



# Пензенское Морское собрание Связь поколений

Морские собрания России призваны блюсти морское братство, морские традиции. В каждом регионе своя история, но все они объединены единым морским духом. Санкт-Петербург, Севастополь, Самара, Новосибирск, Саратов, Пенза...

## ДВА КАПИТАНА

**С**ергей Алексеевич Цигвинцев, капитан первого ранга в отставке и Борис Дмитриевич Грималовский, капитан второго ранга в отставке. Два капитана-подводника. Я встретился с ними в штаб-квартире Пензенского Морского собрания, которое объединяет более 5000 моряков Пензенской области. Уютная кают-компания – это место, где офицеры проводят собрания, оперативно дежурят на телефоне, встречают гостей и ведут канцелярию, от которой никуда не деться. Второе помещение – это комната боевой славы Военно-Морского флота России. Огромное количество экспонатов от времён Петра первого до наших дней, большинство из которых сделаны руками моряков: современные корабли разных типов, подлодки, самолёты, стенды флотов и исторических событий, парусники и предметы морского обихода.

Каждый квадратный сантиметр комнаты насыщен событиями, предметной историей и, поэтому экскурсии здесь очень частые и проводятся по установленному графику. Лекторская группа Морского собрания работает со всеми учебными заведениями города, моряки участвуют в конференциях, в значимых патриотических мероприятиях страны, области, районов. «Я не могу представить, как бы я прожил эти годы без морского собрания после окончания военной службы», – говорит Сергей Алексеевич. Пенсия морского офицера позволяла жить спокойно, но в характере русского народа – сначала думай о Родине, а потом о себе.

Нас волнует воспитание молодёжи, мы видим в этом будущее. Моряки платят членские взносы, но это немного, поэтому офицеры тратят и свои средства, потому что знают, что это для дела. У нас своя кинотека, фонотека. Все праздники мы отмечаем публично и достойно на уровне области. Нас радуют морские кадеты, которых мы сопровождаем, они – наша надежда. Пока создан только один класс, надеюсь, что будет больше.



Два капитана. С.А. Цигвинцев (слева), Б.Д. Грималовский (справа)

«Я прекрасно помню раннее утро 22 июня 1941 года, – говорит уже Борис Дмитриевич Грималовский. В 4 часа утра мы, пацаны в пионерском лагере под Ленинградом, проснулись от сильного гула и высыпали на улицу. Лёгкие финские домики дрожали от мощного звука множества самолётов в небе. Мы только потом узнали, что это летели немецкие самолёты бомбить Ленинград и Кронштадт. Так началась война для меня. И для моего отца, который был морским лётчиком».

В его жизни затем была ленинградская блокада, Астрахань, интернат

**Работающая модель корабля с пуском ракет выполнена С.А. Цигвинцевым**



в Хосте, нахимовское и потом военноморское училище имени Макарова. В конечном итоге, получился советский офицер – корабельный артиллерист, волею командования посвятивший всю дальнейшую службу радиотехнической разведке в подводном флоте. Борис Дмитриевич имеет 18 боевых служб, то есть выходов в боевое плавание, в том числе, к местам базирования американских атомных подлодок. Один из походов – в район Карибского моря во время известного кризиса.

Два капитана, два советских офицера – высокое звание

# Морские кадеты из Чемодановки Их воспитывают патриотами

**П**ригород Пензы, Чемодановская сельская школа, морской кадетский класс. Говорит офицер-наставник Игорь Владиславович Вржижевский, капитан третьего ранга запаса: «Главное, чтобы ребёнок был патриотом своей страны, а в нашей школе отношение к кадетам очень серьёзное со стороны директора, со стороны завуча. Кадетское движение в Пензенской области было очень развито, но, к сожалению, последние 4 года возникают серьёзные проблемы. Кадетская школа отличается тем, что там носят военную форму, проводят занятия по военному делу и занятия по патриотическому воспитанию. Как у нас всё начиналось? Я – потомственный моряк, отец – капитан первого ранга, море всегда в моём сердце, я его вожу с собой, поэтому морской класс совершенно естественно появился в моей жизни. Очень радостно и ответственно приобщать к морской романтике и морскому труду школьников. После приглашения в Чемодановку, в прошлом году, я обратился в Морское собрание Пензы, и началось наше сотрудничество. Сейчас в классе 28 кадетов из них 5 – воспитанники, те, кто ещё не принял присягу».

Когда школьники стали кадетами, резко улучшилось поведение на уроках, учителя их ставили в пример. Каждый день, включая субботу, они занимаются по предметам: строевая, огневая и специальная физподготовки в составе отделений, как в армии. Изучают устав школы, положение о морских кадетских классах, корабельный устав. Эти занятия ведёт Игорь Владиславович Вржижевский. Морское собрание выделило офицеров для занятий по морским предметам. Капитан первого ранга Виктор Борисович Разумовский ведёт устройство корабля, начиная с малой шлюпки, с 4-вёсельного яла, появится и 6-вёсельный, на котором летом кадеты смогут ходить на ближайших прудах. Ялы – это помощь Морского собрания. Мичман Борис Олегович Кудряшов ведёт морскую практику (флажный семафор, вязание узлов, швартовые и якорные устройства, заведение швартовых концов). Учебная программа распланирована до 11 класса включительно.

Раз в неделю приезжают и другие офицеры, ведут беседы о героях – моряках, о своей морской жизни, о нынешнем фло-



Будущие офицеры

те. Раз в месяц, к памятным датам, кадеты посещают Морское собрание, где вместе со старшими товарищами отмечают праздники, общаются, а некоторые уже осваивают роль гидов по комнате славы для других школьников. Кадеты занимаются хореографией, вокалом, хоровым пением, этикетом и рукопашным боем – важно всё. Ежедневно бывает три часа таких занятий. Перед началом учебного дня – развод, проверка формы одежды, внешнего вида. Этим занимаются командиры отделений, старшина класса, и для всех введены служебные карточки. Кадеты имеют личную книжку, в которую заносятся поощрения, замечания, звания, которые присваиваются по приказу директора школы. В апреле этого года кадеты из Чемодановки посетили нахимовское училище в Питере, от чего остались незабываемые впечатления. Теперь они хотят увидеть, услышать, почувствовать город морской славы – Севастополь!

Я задал два вопроса кадетам, а потом и их родителям о том, что такое море и что такое Родина для вас? «Море – это простор, странствия, новые впечатления, гордость за государство, труд. Родина – это место, где ты родился, вырос, завёл новых друзей, учился, работал. Родина – это семья». А для офицера-наставника, Игоря Владиславовича, Родина – это много его малых Родин.

И все они говорят: «Наша Родина – Чемодановка!»

## Сохраняем традиции

**П**ётр Алексеевич Воронин, капитан второго ранга запаса, председатель Пензенского Морского собрания: «В 1998 году около 10 старших офицеров объединились и создали общественную организацию «Пензенское Морское собрание», которое пополнилось до 100 человек в течение года. В Пензе тогда, по данным военкомата, было около 2000 моряков и в области до 6000. Наша задача – это забота о ветеранах и работа с подрастающим поколением. У нас есть совет старейшин – 7 человек. Лекторская группа, ядро активистов – членов

собрания. Наш бюджет – это членские и добровольные взносы, целевые гранты. За 18 лет наша организация заработала серьёзный авторитет в области. У нас хорошие отношения с властью, которая нас поддерживает по мере возможности, с общественными и другими ветеранскими организациями. Стараемся развивать филиалы. Они есть или появятся в ближайшее время в Кузнецке, Заречном, Сердобске, Тамалинском районе. Мы гордимся традицией отправлять призывников в военно-морской флот на корабли с названиями наших городов: «Заречный», «Кузнецк», «Тамала». Мы будем продолжать славные традиции флота российского: взаимопомощь, общение, воспитание молодого поколения.



Пётр Алексеевич Воронин, председатель Пензенского Морского собрания

Материал подготовил Александр КАМШУКОВ

# Пасхальная радость великой Победы

10 мая 2016 года в строящемся храме Святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове прошло масштабное праздничное мероприятие, посвященное празднованию Пасхи Христовой, Дню Великой Победы и памяти павших воинов – «Пасхальная радость великой Победы».

В организации праздника приняли участие Патриаршее подворье при храме Святого праведного воина Феодора Ушакова в Южном Бутове, межрегиональная общественная организация «Ветераны военной контрразведки», управа и муниципалитет района Южное Бутово, ветераны. Дорогими и уважаемыми гостями и участниками праздника стали: бывший руководитель департамента военной контрразведки ФСБ России генерал-полковник Александр Георгиевич Безверхний, представители управления ФСБ России по г. Москве и Московской области, ветераны контрразведки, ветеран Военно-Морского Флота капитан 1 ранга Рудольф Леонидович Штаф, руководитель экспертно-консультативного совета «Восстановление Донбасса» Андрей Михайлович Атрохов, помощник депутата Государственной Думы РФ Виктор Иванович Миронов, депутат Московской городской Думы Людмила Ивановна Гусева, глава управы района Южное Бутово Му-хетдинов Рустям Абидулович, глава муниципального округа Южное Бутово Голубцов Павел Викторович, советник директора ФГУП ОКБ ОТ РАН Валерий Константинович Куличков, ведущий научный сотрудник НИИ (военной

истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ Владимир Дмитриевич Овчинников, курсанты Голицынского пограничного института ФСБ России, курсанты Московской государственной академии водного транспорта, кадеты-учащиеся «Школы с углубленным изучением иностранного языка №1231 имени В.Д.Поленова», прихожане и многие другие. По инициативе генерал-полковника Безверхнего для комплексного решения социальных вопросов ветеранов в 2006 году была создана общественная организация «Ветераны военной контрразведки», председателем которой со дня её основания является Касим Ибрагимович Яхиен. В настоящее время, межрегиональная общественная организация осуществляет поддержку и содействие строительству храма Святого адмирала, который по благословению Святейшего Патриарха также посвящен памяти воинов государственной безопасности России, отдавших свои жизни при исполнении служебного долга. Строительство храма не было спонтанным актом, поскольку стало частью и апогеем многолетней благородной и высококонтрастной миссии, которая именуется всероссийской благотвори-



тельной программой «Молчаливое эхо войны». Она предусматривает проведение поисковых работ и подъем останков солдат и офицеров Красной Армии, погибших и без вести пропавших в годы Великой Отечественной войны, перезахоронение, а также увековечение памяти воинов в виде памятников – православных часовен. Часовни уже появились в Псковской области в 2009 году, в Смоленской области в 2010 году, в Ленинградской области в 2011 году, в Волгограде в 2012 году и в других регионах. В июне этого года состоялось открытие де-вятой, самой северной, мемориальной часовни в г. Североморске. Она посвящена памяти воинов-североморцев, тружеников тыла, павших на фронтах Великой Отечественной войны. Поисковой работой занимаются молодые чекисты за счёт своего личного времени и на собственные средства.

Возглавил торжество Преосвященный Феофилакт, епископ Дмитровский, викарий Святейшего Патриарха Московского и всея Руси, управляющий Юго-Западным викариатством, наместник Андреевского ставропигиального мужского монастыря г. Москвы.

Провел праздник настоятель строящегося храма игумен Дамиан (Залетов). Принял участие в мероприятии благочинный храмов Даниловского округа г. Москвы протоиерей Олег Воробьев.

Мероприятие стало свидетельством единства Православной Церкви и воинства России. Открыл встречу настоятель храма игумен Дамиан. После этого прозвучал гимн России и пасхальный тропарь «Христос воскрес из мертвых, смертью смерть поправ».

Игумен Дамиан предоставил слово для приветствия Алексан-

Памятник воинам – закладной камень храма, который освятил 15.04.2015 Святейший Патриарх Кирилл



дру Георгиевичу Безверхнему. Потом выступили заместитель председателя совета ветеранов военной контрразведки, генерал-майор в отставке, Коквин Владимир Борисович и кадеты-учащиеся школы № 1231 имени В.Д. Поленова, которые зачитали приветствие ветеранам от юного поколения.

Далее перед чином освящения новых колоколов перед собравшимися выступил епископ Дмитровский Феофилакт, который тепло поздравил всех с Пасхой и с днем Победы, призвав к единению и сплочению на благо нашего Отечества и Православной веры.

После официальной части был совершен чин освящения новых церковных колоколов, который совершил владыка Феофилакт в сослужении протоиерея Олега Воробьева и игумена Дамиана.

Завершился чин пасхальными песнопениями, во время которых владыка окропил святой водой всех присутствующих. Была провозглашена вечная память всем почившим воинам нашего Отечества и многолетие Святейшему Патриарху Московскому и всея Руси Кириллу, властям, воинству и народу России.

По окончании праздничного мероприятия последним актом памяти было возложение цветов к памятнику воинам – закладному камню храма, который освятил 15 апреля 2015 года Святейший Патриарх Кирилл в присутствии директора ФСБ России Александра Васильевича Бортникова.

Игумен ДАМИАН (Залетов), настоятель храма Святого праведного воина Феодора Ушакова В.К. КУЛИЧКОВ, доктор экономических наук, кандидат исторических наук, доцент, ФГУП ОКБ ОТ РАН, советник директора

Возложение цветов к памятнику. Курсанты Московской государственной академии водного транспорта





## РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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



Марин Бункер

[www.marinabunker.gazprom-neft.ru](http://www.marinabunker.gazprom-neft.ru)



# СЖФ

## ЧЕРНОМОРСКАЯ РЕГАТА БОЛЬШИХ ПАРУСНИКОВ 2016



Морская политика  
**РОССИИ**  
ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ  
СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК ЖУРНАЛА

# СКФ Черноморская регата больших парусников 2016



*Черноморская регата – одно из самых зрелищных спортивных событий России 2016 года. Участники дважды пересекли Черное море, посетив порты четырех городов – Констанцы, Сочи, Новороссийска и Варны. В соревнованиях были задействованы 28 учебных судов различных классов, среди которых четыре знаменитых российских судна: легендарный барк «Крузенштерн», которому в этом году исполняется 90 лет, самый большой из судов-участников; «Мир» – самый быстрый в Черноморской регате; «Надежда», победившая в своем классе на Черноморской регате – 2014; «Херсонес» – судно, которое обогнуло мыс Горн под парусами и с выключенными двигателями в 1997 году.*

## КОНСТАНЦА

СКФ Черноморская регата больших парусников 2016 открылась 8 сентября в Констанце, Румыния. После торжественной церемонии румынский порт стал большой сценой для настоящего праздника, который три дня радовал жителей и гостей города.

Первый официальный день СКФ Черноморской регаты 2016 начался с «Надежды»: рано утром российский фрегат зашел в порт, с помощью буксиров сделав элегантный разворот на сто восемьдесят градусов. Курсанты на мачтах приветствовали Констанцу, а корабли сигналили им в ответ. Вскоре на причале собрались жители города, они встречали знаменитого земляка «Адорнате», болгарские «Роял Хелена» и «Калиакра», а также российских чемпионов – «Крузенштерна» и «Надежду».

К полудню участники собрались на торжественной церемонии открытия. Первым взял слово заместитель мэра города Констанца Костин Расаважану (Costin Rasavjeanu). Он поприветствовал гостей и команды судов, отметив, что на большие парусники возложена особая задача – они обеспечивают связь между морем и сушей, прошлым и настоящим.

Председатель регаты Робин Снук Хургронье (Robin Snouck Hurgronje) напомнил, что главная миссия организации Sail Training International заключается в создании возможности обучения морскому делу на парусных судах, так как подобный опыт делает молодых людей лучше и способствует укреплению взаимопонимания и дружбы между разными странами. Также он добавил, что очень рад вернуться в Констанцу, порт кото-

рой он хорошо запомнил за гостеприимство в 2014 году.

После приветственных слов почетных гостей, архиепископ Констанцы благословил флот и провел торжественную службу освящения.

Так открылась Черноморская регата – 2016. Несколько дней в теплой курортной Констанце были посвящены спорту, здоровому образу жизни и морским традициям. Экипажи известных парусников выполняли на время подъем якоря, соревновались в гребле на ялах, а после показывали свою силу в излюбленном перетягивании каната. После завершения состязаний состоялся торжественный парад экипажей. Судовая команда каждого парусника прошла по улицам города, гордо неся морские знамена. Стоит отметить, что команды многих

парусников интернациональны. Например, на «Крузенштерне» в Констанцу прибыли кадеты польской Щецинской морской академии, которые вместе с российскими курсантами принимали участие в командных соревнованиях.

Председатель Регаты Робин Снук Хургронье поздравил победителей командных соревнований и пожелал удачи в дальнейших состязаниях. По его словам, парусный спорт действительно создает настоящих лидеров не только в море, но и в жизни, а масштабные регаты – неотъемлемая часть подготовки будущих моряков. Именно практика на учебных парусных судах может закалить характер и научить коллективной работе в реальных морских условиях.

Экипажи российских кораблей показали себя на высоте: «Мир» стал победителем в гребле на ялах, «Крузенштерн» – в перетягивании каната. Команда «Надежды» получила звание «самой элегантной команды Парада», а самой лучшей была названа форма моряков российского парусника-рекордсмена класса «D» «Акелы».

10 сентября состоялся большой концерт, а после над городом прогремел салют, возвестивший о закрытии праздничной программы и старте первого этапа – Констанца-Новороссийск.

11 сентября после традиционного торжественного парада парусов участники отправились к городу-герою Новороссийску.



## НОВОРОССИЙСК

Первой в порт Новороссийска пришла «Акела», обогнавшая остальных участников почти на сутки. Раньше других больших парусников прибыл фрегат «Херсонес», для которого в российском городе гонка только начиналась. За ним, поздно ночью, прибыл «Мир», а еще чуть позже – «Надежда».

Церемония открытия состоялась в полдень 16 сентября. Представители Федерального агентства морского и речного транспорта, Совкомфлота, Росморпорта, администрация города и STI выступили с краткими речами, обменялись подарками и поприветствовали парусники.





Председатель Регаты выступил с речью, выразив признательность городу, порту и жителям Новороссийска:

«Мы надеемся повысить интерес к парусному спорту в акватории Черного моря, и, в первую очередь, хотелось бы пригласить как можно больше молодых людей на учебные корабли. Мы верим, что опыт жизни и работы на борту учебных парусных судов поможет стать им лучше и сильнее. Море объединяет страны, культуры и традиции. Это наша идея, наше послание, наша миссия».

Звон судового колокола объявил об открытии российского этапа Регаты.

Экипажи парусников провели среди изумительных горных пейзажей три дня, которые немного омрачились дождями. Как назло, самый сильный ливень пошел накануне парада, и проход экипажей по городу-герою пришлось отменить, однако награждение все-таки состоялось, собрав перед сценой мокрые, но довольные толпы.

Специальные призы Новороссийска достались «Надежде», как паруснику с самым дальним портом приписки (Владивосток), болгарской баркентине «Калиакра» – за выдающийся вклад в развитие международных отношений. Трофей за самый юный экипаж достался «Погории» (средний возраст – 15 лет).

Особой наградой отмечена особенная женщина, которая хорошо известна среди парусного сообщества. Анастасия Подобед («Акела», Россия), олимпийская чемпионка, принимавшая участие в играх 1996 года в Атланте, сейчас работает старшим преподавателем в Государственной

академии морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

И, конечно же, награды от STI получили победители первого этапа Регаты:

3-е место в классах В/С/D: «Атила» (Вануату)  
2-е место в классах В/С/D: «Адорнате» (Румыния)  
1-е место в классах В/С/D: «Акела» (Россия)

3-е место в классе «А»: «Погория» (Польша)  
2-е место в классе «А»: «Надежда» (Россия)  
1-е место в классе «А»: «Мир» (Россия)

19 сентября парусники снова вышли в море, взяв курс на Сочи.

### СОЧИ

Атмосфера в Сочи была электрическая... и не только из-за штормов, в которые на подходе к порту попали парусники! Город пульсировал, с волнением ожидая участников.

Сочи, как и Новороссийск, второй раз принимал Регату, но первый раз парусники соревновались между двумя российскими портами.

Порт открылся для посещения 21 сентября. В официальной церемонии открытия принял участие мэр Сочи Анатолий Пахомов.

Председатель гонки Робин Снук Хургронье отметил:

«Сегодня в порту Сочи стоят парусники из Польши, Испании, Румынии, Болгарии, России. На борту члены экипажей из 15 стран мира. Это хороший пример международной дружбы и взаимопонимания».

Он поблагодарил мэра города от имени STI, капитанов и экипажей парусников за гостеприимство.

Торжества в Сочи начались с одного из самых зрелищных мероприятий Регаты – утром 24 сентября состоялся праздничный парад команд. Экипажи парусников-участников прошли от Южного мола по улицам Сочи под аккомпанемент группы барабанщиков.

После этого на главной сцене Морского вокзала состоялась торжественная церемо-

ния награждения победителей второго этапа гонки СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016.

Президент Российской Федерации Владимир Путин, который уже второй раз выступил патроном Регаты, обратился к участникам с речью:

«Мы сегодня в Сочи в очередной раз приветствуем победителей этапа международной регаты больших парусников, а также приветствуем здесь и победителя конкурса Русского географического общества – конкурса, посвященного российским исследованиям Мирового океана».

Гонки больших парусников – это особое событие. Любый человек, и так называемые

«морские волки», и начинающие моряки, когда входят на палубу корабля, впервые прикасаются к штурвалу, к парусам, испытывают своеобразное, острое, яркое чувство.

И важно, что люди учатся не только морскому делу, они еще начинают понимать, что успех зависит и от мастерства каждого члена экипажа, и от слаженности экипажа в целом.

Морское братство не знает национальных границ. На второй план уходят культурные и национальные различия, важнее поддержка, чувство локтя, взаимопомощь, дружба. И в этом смысле мероприятия подобного рода играют важную роль в развитии отношений между народами и странами».

Завершая речь, Владимир Путин пожелал участникам успехов на предстоящем этапе гонки и семи футов под килем.

Президент наградил экипаж парусника «Мир», вручив капитану фрегата Андрею Орлову кубок за победу в гонке Новороссийск-Сочи среди парусников класса «А». Награду из рук Президента получила Александра Никифорова, победительница конкурса Русского географического общества (РГО), посвященного вкладу Общества в изучение Мирового океана.

После этого Владимир Путин поднялся на борт учебного фрегата «Надежда». Команда парусника рассказала главе государства об истории судна, а, покидая фрегат, Владимир Путин оставил запись в книге почетных гостей.

Министр транспорта РФ Максим Соколов наградил парусник «Надежда» за самый долгий переход от порта приписки до старта Регаты. Помощник Президента РФ Игорь Левитин вручил паруснику «Мир»



# БАРКЕНТИНА «ПОГОРИЯ»



**Класс:** А  
**Флаг:** Польша  
**Год постройки:** 1980  
**Длина – 46,8 м**  
**Ширина – 8 м**  
**Осадка – 3,7 м**  
**Дедвейт – 100 т**  
**Скорость хода – 9,4 узлов**

**В** 1971 году капитаном Адамом Яс-сером было основано «Братство железных оков», которое обучало парусному делу трудных подростков. Кшиштоф Барановский, яхтсмен с опытом кругосветных плаваний, организовал постройку учебного судна – баркентины «Погория» по проекту Зигмунда Хорена. Корабль был построен на судостроительной верфи в Гданьске и спущен на воду в 1980 году. Изначально созданный для участия в парусных соревнованиях, он получил прекрасный внешний вид, отличные ходовые качества, вместительные палубы и стал первым в ряду однотипных баркентин. «Сестры» «Погории» – «Искра» польских ВМС (1982), болгарская «Калиакра» (1984),

а также исследовательское судно «Океания» (1985), принадлежащее Польской академии наук.

С начала 80-х годов прошлого века корабль участвовал в исследовательских проектах в Южном полушарии под фрахтовкой Польской академии наук, посещал Фолклендские острова и Южную Георгию, пересекал Индийский океан. На счету судна два похода вокруг Африки, одна кругосветка, множество регат и фестивалей. С 1995 года судно ежегодно участвует в парусных соревнованиях, например, в Средиземноморских, где выиграло в 1999 году приз «Катти Сарк».

В 2016 году «Погория» впервые выступила участником СКФ Черноморской регаты больших парусников.

награду за установленный скоростной рекорд в 9,2 узла, зафиксированный 20 сентября. Губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев вручил команде польского парусника «Погория» приз за самый молодой экипаж. Болгарская баркентина «Калиакра» получила приз за развитие парусного спорта и туризма на Черном море. Команда «Крузенштерна» была награждена за отличную физическую подготовку. Мэр города также вручил паруснику республики Вануату «Атила» приз за самую многонациональную команду (она состоит из 12 человек, из которых 10 – граждане разных стран). Румынское судно «Адорнате» было отмечено наградой за вклад в развитие парусного спорта на Черном море.

В классе «А» второе место заняла польская «Погория», третье – болгарская «Калиакра», четвертым в порт Сочи пришел болгарский парусник «Роял Хелена». В классах «В», «С» и «D» вслед за «Акелой» расположились румынский парусник «Адорнате», российские «Викинг» и «Супер Гуд».

25 сентября состоялся незабываемый прощальный Парад парусов, после которого суда отправились в третий, заключительный этап гонки по маршруту Сочи-Варна (Болгария).

## ВАРНА

В Варну парусники прибыли 1 октября. На рассвете порт Варна накрыло густым туманом, поэтому швартовку «Надежды», «Калиакры» и «Роял Хелены» задержали, но уже к полудню туман рассеялся, и парусники величественно зашли в порт.

Во время праздничных мероприятий директор гонки Пол Бишоп подвел итоги последнего этапа и Регаты в целом:

«Погода на финальной гонке Сочи-Варна была на стороне «Акелы» из России, которая с легкостью преодолела встречный ветер и непогоду, и уже в третий раз пересекла финишную линию первой.

Для крупных, более тяжелых и более традиционных парусников гонка стала настоящей сложной. Вскоре после начала румынская шхуна «Адорнате» приняла смелое решение, развернувшись на юг в поисках попутного ветра, тогда как «Мир» и другие корабли класса «А» решили взять курс на север. Экипаж «Адорнате» рискнул, и этот риск оправдался: шхуна вышла на первое место и получила второе место в общем зачете. Мы также наблюдали за интересной гонкой между судами одного класса: «Калиакра» обошла «Погорию» и «Роял Хелену».

С момента начала гонки в Констанце 8 сентября более 1000 курсантов и членов

экипажей прошли свыше 1000 морских миль. Условия были жесткие: парусники прошли сквозь шторм и 3-метровые волны, через штиль и встречный ветер. Гонка оказалась сложной как физически, так и психологически, но это только закалило характер и волю юных моряков, обучило жизненным навыкам: работе в команде, доверию, терпимости. Этот жизненный опыт останется с ними навсегда, даже когда они покинут свои корабли и сойдут на берег.

Победу в общем зачете одержала «Акела», «Мир» стал победителем в классе «А». Не менее ценный приз Регаты, «Трофей Дружбы», присудили молодому экипажу «Погории».

Но все хорошее рано или поздно подходит к концу. 4 октября состоялось официальное закрытие СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016. Под сильным прибрежным ветром – будто сама природа не хотела отпускать корабли – парусники выходили из гавани. Кому-то предстояло проделать путь всего в несколько миль, кого-то ждало долгое плавание через моря и океаны. Экипажи прощались, желая друг другу попутного ветра, семь футов под килем и, не важно где и когда, но обязательно встретиться – всем, снова, вместе, под парусами Регаты.



# Влюбленные в море



## Интервью с руководителем ФГБУ «АМП Черного моря» В.В. Ерыгиным

**– Уважаемый Владимир Владимирович, одним из важнейших событий 2016 года явилось успешное проведение СКФ Черноморской регаты в акватории Черного моря. В чем Вы видите эту успешность и каков вклад различных организаций в её проведение?**

– Черноморская регата больших парусников стала традиционным и желанным праздником для жителей и гостей городов – портов Новороссийск и Сочи. В муниципальных образованиях были созданы портовые организационные комитеты, в которых с первых дней и решений была развернута комплексная и скоординированная работа.

В администрациях морских портов Черного моря была создана рабочая группа организационного и технического обеспечения, также группы были созданы в службах капитанов морских портов Новороссийск и Сочи. Мероприятия подготовки к Регате проводились по заранее разработанному плану, созданному с учетом опыта проведения Черноморской регаты 2014 года. Мероприятиями были охвачены все направления и стадии проведения международного соревнования, обеспечение безопасности мореплавания, транспорта, снабжения, отходных и приходных формальностей, обеспечение программы пребывания членов команд в городах Новороссийск и Сочи, были предусмотрены и реализованы мероприятия гонки – соревнований.

Большой объем работы выполнен и другими участниками плана подготовки Регаты. Представители агентствующей компании ООО «Скат-Универсал» добросовестно выполнили все возможные запросы участников Регаты, непосредственно выезжали на первый этап Регаты в порт Варну для отработки с оргкомитетом Регаты последних приготовлений и уточнения полного списка яхт-



участниц, уточнения заявок снабжения, подготовки документов и ознакомления участников соревнований с портовыми правилами Сочи и Новороссийска.

Значимый объем работы проделан нашими коллегами АЧБФ ФГУП «Росморпорт», аккордно и точно в срок проведена реконструкция причалов Каботажного и Западного молов. Нельзя не отметить слаженность и профессионализм работников ПАО «НМТП» по проведению косметического ремонта зданий, помещений и территории морского вокзала, профессионализм лоцманских организаций ООО «Новоморсервис», АЧБФ ФГУП «Росморпорт» и буксирной компании АО «Флот НМТП». Заметным было участие курсантов и преподавателей ФГОУ ВПО «ГМУ имени адмирала Ф.Ф. Ушакова».

**– Не могли бы Вы рассказать об этапах подготовки Регаты, что было наиболее важным на предварительных этапах?**

– Подготовка к Регате началась заблаговременно, еще в середине 2015 года.

Наиболее важными этапами подготовки были этапы формирования организационных поручений и решений, формирование структуры управления подготовкой и организацией проведения Регаты, формирование исходных материалов основных мероприятий Регаты, расстановки судов, распределение ответственности за проведение мероприятий по компетенции, особенно в условиях изменения отраслевых подзаконных актов о государственной границе.

Координация и взаимодействие участников подготовки Регаты обеспечивалась портовыми оргкомитетами, рабочей группой ФГБУ «АМП Черного моря», на заседаниях регулярно обсуждались проблемные вопросы подготовки, мероприятия плана, текущие вопросы и предложения для принятия решений в Росморфлоте и Минтрансе России.

Были отработаны все практические этапы, начиная с лоцманского и буксирное обеспечение судов-участников Регаты, и наличие и состояние причальных сооружений, и вопросы визового сопровождения членов экипажей судов, плавающих под иностранным флагом, и экологического обеспечения и пополнения судовых запасов. На особом контроле были мероприятия завершения реконструкции причалов Каботажного мола 34 и 34 а, ремонта причалов понижающей площадки Западного мола.

**– Каким образом осуществлялась безопасность движения парусников во время Регаты администрациями портов? Какие структуры были созданы для обеспечения безопасности, как на море, так и во время стоянки? Насколько эффективной была их деятельность?**

– В целях обеспечения безопасности движения парусников служба капитана морского порта Новороссийск в режиме реального времени отслеживала положение судов-участников во время гонок. Заранее, до подхода парусников к зоне действия Службы управления движением судов морского порта Новороссийск, был подготовлен график захода судов, по согласованию с капитаном морского порта Новороссийск операторы СУДС заводили под проводкой парусные суда на вход в порт в приоритетном порядке.

Согласно графику лоцманские и буксирные организации своевременно обеспечивали лоцманскую проводку и швартовку.

Схема стоянки судов-участников Регаты была заранее подготовлена еще до старта I-го этапа Регаты, согласована со всеми заинтересованными службами и утверждена капитаном морского порта Новороссийск. В данной схеме были учтены все конструктивные особенности и параметры судов, такие, как длина вылета бушприта, осадка, наибольшая длина, выступающие части и прочие особенности судов.

Транспортная безопасность в акватории морского порта обеспечивалась постоянным наблюдением с помощью инженерно-технических средств при непосредственном взаимодействии службы капитана морского порта Новороссийск, администрации муниципального образования город Новороссийск, силовых структур и подразделений транспортной безопасности морских терминалов. По отдельному плану были отработаны мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение незаконного нахождения и передвижения морских и иных судов, отработаны алгоритмы действий в случае угроз или совершения актов незаконного вмешательства.

**– Как Вы оцениваете значение Регаты для нашей страны, так и в международном плане?**

– Проведение традиционных международных соревнований больших парусников для морских городов – портов это престижно и интересно со многих точек зрения. Во-первых, Регата – это яркое, незабываемое представление для жителей и гостей города, это украшение городов, приуроченное к памятным датам, во-вторых, Регата – это морская романтика, спортивный азарт участников, престиж морских профессий, восторг молодежи и стимул для воспитания подростков на лучших морских традициях России – морской державы.

**– Не могли бы Вы представить сотрудников Вашей организации без участия и добросовестного труда, которых не было бы надежного обеспечения, как на море, так и на суше?**

– Не могу не отметить А.М. Колосова – начальника центральной инспекции государственного портового контроля, проделавшего самую сложную и трудоёмкую работу. Он разработал схему стоянки яхт-участниц, вёл непосредственную переписку с организаторами регаты STI, контролировал поэтапную подготовку к Регате и докладывал ход выполнения капитану морского порта Новороссийск, совместно с организаторами Регаты координировал позиционирование судов, обозначающих стартовую линию этапа гонки Новороссийск – Сочи.

**– Поделитесь мнением, насколько полезна и важна морская практика курсантов на парусниках? Не считаете ли Вы это устаревшим методом обучения?**

– Ответ о пользе и важности морской практики лучше услышать из уст курсантов. Но по своим ощущениям, глядя в восторженные глаза курсантов, поднимающихся на борт парусников, могу сказать, что в большинстве своем по призванию обучающиеся профессии управления судном – это романтики, воплощающие свои мечты в реальность. Это не просто практика – это воплощение мечты морского романтика, юного моряка. Это волнительные дни познания практических навыков, признания верности морской профессии, овладение мастерством морской практики на легендарных судах, на парусниках с богатой историей и, что очень важно, в команде победителей Регаты.

**– Очень много совместных мероприятий организовано с администрацией города Новороссийска. Не могли бы Вы оценить уровень взаимодействия и успешности в этой работе?**

– ФГБУ «АМП Черного моря», служба капитана морского порта Новороссийск постоянно взаимодействуют с администрацией муниципального образования город – герой Новороссийск в различных направлениях совместной работы. Международная Регата в данном случае не исключение, дни проведения Регаты совпали с празднованием дня города.

Координация нашего взаимодействия выстроена в различных структурах по линии предупреждения и ликвидации ЧС, в антитеррористической комиссии и в текущей работе.

Администрацией города-героя проделан значительный объем подготовительных мероприятий, мероприятий по благоустройству, косметическому ремонту и оформлению, по подготовке программы мероприятий пребывания судов – участников Регаты, были созданы все условия для праздничной обстановки и соревнования на высшем уровне. Оценки сделаны жителями и гостями города – героя Новороссийска, для которых Регата стала ярким украшением празднования Дня города, искренней благодарностью экипажей судов. У всех остались неизгладимые впечатления на долгую память и желание встретиться на очередной Регате.

**– Владимир Владимирович, следующий вопрос к Вам, как к капитану. Понимая, что у Вас за плечами многие годы управления различными судами на морях и океанах, хочется узнать: а что такое море? Что Вас заставило выбрать морскую профессию на долгие годы, на всю жизнь?**

– Море – это вечное движение и любовь, вечная жизнь. Море – это образ бесконечности. Когда долго смотришь на море, начинаешь скучать по людям, а когда долго смотришь на людей, скучаешь по морю. Море соединяет страны, которые оно разъединяет, и, если море тебя печалит, то ты безнадежен, так охарактеризовали море великие: Жюль Верн, Гюстав Флобер, Федерико Гарсиа Лорка. Таким море остаётся и в нашей жизни. Желание стать моряком зарождалось с самого детства под влиянием прежде всего рассказов моего



отца – он был военным моряком. Я мечтал о романтике морей, о дальних плаваниях и новых странах, ведь любовь к морской стихии нельзя поменять ни на какую другую.

**– Уважаемый Владимир Владимирович, предлагаем Вам обратиться с пожеланиями к участникам Регаты.**

– Давайте обратимся к истории. Человечество веками восхищалось красотой парусов на фоне волн. Пришедшие на смену более двухсот лет назад пароходы заняли их место в морских портах, но не заменили романтику парусного флота, не смогли стать олицетворением гармонии с природой и символом мужества человека перед мощью океана.

Сегодня парусники – редкие гости в современных портах, и мы с радостью всегда ожидаем прибытия красивейших парусных судов – участников международной Регаты в российские порты.

Проведение столь масштабных состязаний становится доброй, проверенной временем и морскими штормами традицией. С каждым разом этот замечательный проект объединяет все больше талантливых, целеустремленных и энергичных людей, увлеченных морским делом и влюбленных в море.

Я благодарю организаторов регаты SCF Black Sea Tall Ships Regatta 2016 за проведение ее этапов в морских портах Новороссийск и Сочи.

# ШХУНА «АДОРНАТЕ»

**Класс: В**

**Флаг: Румыния**

**Год постройки: 1961**

**Длина – 44,5 м**

**Ширина – 6,6 м**

**Осадка – 3,2 м**

**Дедвейт – 250 т**

**Скорость хода – 7 узлов**

**П**одлинная шхуна – «Адорнате», построенная в 1961 году и полностью обновленная в 2006. Парусник очаровывает особенной, неповторимой атмосферой: почти антикварным интерьером, теплыми палубами, простым, но элегантным дизайном. Он не похож на украшенные десятками парусов «Мир» или «Надежду», не похож на разноцветную, взлохмаченную «Атилу». В его обманчиво-спокойной красоте таится полувековой опыт морских приключений.

За долгую историю корабль оплыл все Средиземное море, от Балеарских островов, Барселоны и Валенсии до Французской Ривьеры, от Марселя до Монте-Карло, в разное время фрахтовался в Италии, Хорватии и Греции, соревновался в известных регатах парусных кораблей Средиземного моря – Cannes Royal Classics, Voiles de Saint Tropez.

В 2013 году «Адорнате» принял участие в Средиземноморской регате Tall Ships 2013 и, таким образом, стал первым гражданским парусным судном под флагом Румынии в международной регате. Соревнуясь с 35 парусниками со всего мира, экипаж шхуны выиграл 3 приза: «Самое впечатляющее прибытие в Барселону» (трофей, присуждаемый мэром города), приз за наибольшее расстояние, преодоленное кораблем класса до старта соревнования, а также «Трофей и Флаг Дружбы» – приз регаты, присуждаемый голосованием офицеров всех участвующих судов за высочайше стандарты дружбы и взаимопонимания во время соревнований.

Парусник принял участие в двух СКФ Черноморских регатах: и в 2014, и в 2016 году.





# ФРЕГАТ «НАДЕЖДА»

Парусное учебное судно курсантов Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского

Капитан: **Сергей Алексеевич Воробьев**

Флаг: **Россия**

Порт приписки: **Владивосток**,  
в оперативном управлении  
ФГУП «Росморпорт»

Место постройки: **Гданьская судостроительная верфь**

Год постройки: **1991**

Длина с бушпритом – **108,6 м**

Ширина – **14,0 м**

Осадка – **6,8 м**

Водоизмещение – **2 984 т**

Высота грот мачты – **49,5 м**

Площадь парусов – **2768 кв.м**

Общее количество  
членов экипажа, курсантов  
и руководителей практики – **199 человек**

Парусное учебное судно «Надежда» – учебный трёхмачтовый фрегат. С 1992 г. фрегат приписан к порту Владивосток и с тех пор служит не только делу воспитания новых поколений моряков, но и является визитной карточкой Владивостока – форпоста России на берегах Тихого океана. «Надежда» является действующим учебным парусником Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского.

Фрегат построен в Польше на Гданьской судостроительной верфи «Stocznia Gdanska» в 1991 году. Флаг Российской Федерации был поднят 5 июня 1992 года. Название паруснику было дано в честь легендарного фрегата, на борту которого 200 лет назад российские моряки под командованием Ивана Крузенштерна и Юрия Лисянского впервые в истории отечественного флота совершили кругосветное плавание.

Трёхмачтовое судно построено по прототипу парусных судов начала XX века и имеет полное парусное вооружение типа «корабль». 26 парусов управляются исключительно вручную и являются основным двигателем судна. Два двигателя служат для плавания в штормовых условиях, а также при входе и выходе из порта.

На счету парусника «Надежда» множество экспедиций и рейсов в самые разные уголки земного шара, участие в международных парусных соревнованиях и фестивалях. Одно из самых выдающихся достижений судна – кругосветное плавание в 2003 году, первое в начале XXI века. Фрегат отправился из порта Владивосток в дальний поход вокруг Земного шара: более чем за год преодолел сорок пять тысяч миль, посетил тридцать портов в двадцати странах по всему миру, трижды пересек экватор.

Первая же гонка «Надежды» состоялась еще раньше, в 2002 году: Международная регата в честь Чемпионата мира по футболу «Sail Korea-2002», по маршруту Окинава (Япония) – Инчхон – Пусан (Республика Корея). Первая гонка – и первая победа.

«Катти-Сарк 2003» в июле-августе 2003 года по маршруту в пределах Балтики: Гдыня (Польша) – Турку (Финляндия) – Рига (Латвия) – Травемюнде (Германия) сложился менее удачно. Общий итог для «Надежды» – седьмое место из тринадцати участников класса «А»; специальный приз – судно, самое удаленное от порта приписки.

В 2007 году «Надежда» приняла участие в Международной парусной регате по маршруту Нагасаки (Япония) – Йосу (Республика Корея) в рамках фестиваля «Tall Ships 2007», где снова заняла первое место.

Судно ежегодно принимает участие в чемпионате России по парусному спорту. Более десяти лет на паруснике «Надежда» проводится просветительская и исследовательская работа при участии ведущих учёных, преподавателей, исследователей, аспирантов и студентов из вузов России. Так, в мае 2011 года, совместно с учеными МГУ, Сибирского и Дальневосточного отделений РАН, представителями Русского географического общества и МЧС парусник провел мониторинг окружающей среды в Японском море после аварии на японской атомной станции Фукусима-1.

На парусном учебном судне «Надежда» прошли плавательную практику несколько тысяч курсантов всех специальностей и уровней морской подготовки. Заходы в иностранные и отечественные



**Сергей ВОРОБЬЕВ,**  
капитан фрегата «Надежда»

порты, посещения морских учебных заведений, совместные мероприятия стали доброй традицией, пропагандирующей морскую историю и морское образование России, дружбу среди народов всех стран.

В 2014 году на СКФ Черноморской регате «Надежда» заняла первое место. В сентябре 2016 года фрегат принял участие в СКФ Черноморской регате 2016, где продолжил извечное дерби со старым знакомым – парусником «Мир». Однако гонка приняла драматичный оборот на этапе Новороссийск-Сочи: в сложных метеословиях порывом ветра у «Надежды» сломало мачту, что вынудило фрегат уйти на ремонт в порт «Имеретинский». Поломка не заставила парусник отказаться от гонки. На сломанную мачту поставили заглушку, и буквально через несколько дней фрегат вернулся в порт Сочи, где его борт посетил Президент России В. Путин.

Несмотря на потерю минимум восьми парусов, 25 сентября «Надежда» вышла на старт последнего этапа вместе с другими участниками, продемонстрировав стойкость духа и намерение вопреки обстоятельствам завершить Регату.



# Из Тихого океана в Черное море...



Практика курсантов Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского на паруснике «Надежда»

**В**о время проведения регаты курсанты в составе экипажа ПУС «Надежда» выступили в мероприятиях, проводимых под эгидой регаты, достойно представив международному сообществу МГУ им. адм. Г.И. Невельского, Приморский край и Российскую Федерацию. В течение гонки курсанты участвовали в 116 парусных авралах, причем не менее половины из них – ночью и в сложных штормовых условиях.

На этапе Новороссийск-Сочи, в шторм,

у «Надежды» сломалась мачта, однако с дистанции фрегат не сошёл. В Имеретинском порту мачту обрезали, так что в Сочи «Надежда» зашла без восьми парусов, а на неповреждённых реях были все 115 курсантов. Парусники, ранее прибывшие в порт, встретили судно протяжными гудками. Завоевав второе место в общем зачете регаты, экипаж парусника «Надежда» получил приз как судно, проделавшее самый долгий путь из дома. Было пройдено около 10700 морских миль, большая часть пути –

под парусами. Без единого увольнения на берег после выхода из порта приписки Владивосток, курсанты преодолели девять морей, один океан, четыре пролива и один канал.

В Сочи Президент России Владимир Путин наградил победителей Черноморской регаты и поднялся на борт «Надежды». Капитан Сергей Воробьев рассказал президенту о фрегате, о его беспрецедентном переходе до Сочи. Покидая фрегат, глава государства оставил запись в Книге почётных гостей.

## Курсант 1 курса судоводительского факультета Артур Осипенко:

«Сегодня в 10:40 случилось то, чего никто даже в кошмарных снах не видал. Сломалась фор-брам стеньга. Исключительным обстоятельством является и то, что в это самое время мы были на парусной вахте. Я был там! В один момент я просто увидел перед собой прогнувшиеся фордуны и услышал резкий звук, сопровождающийся скрежетом. Подняв глаза, увидел, как мачта прогнулась на левый борт по месту крепления брам-рея.

Дальше было всеобщее молчание, продлившееся пять секунд. Прозвучала команда: «Аврал». После этого все было как во сне, как во время какого-то сражения: выброс адреналина, все быстро движущиеся в глазах замедлилось, чувства обострились... Укатали паруса. Рассказывать все в деталях бессмысленно».



## Курсант 1 курса судоводительского факультета Дмитрий Выходов:

«Начало второго этапа порадовало ветром, да таким, что на следующий день лопнули фордун и бакштаг, а мачта сложилась. Произошло это в секундные мгновения, но благо никто не пострадал.

Аварийное убирание парусов... это было в первый раз, когда я действительно испугался. Резко качает «Надежду», «мешок», образованный парусом, сбивает с перты, и ты, перебирая руками, пытаешься ухватиться за воздух и надутый парус. Когда мы лазили в шквальный ветер и ливневый дождь – это было совсем не то. Не было там такого, когда лезешь по последним вантам, где в самом широком месте – от локтя до кончиков пальцев, а тебя – то прижимает, то откидывает назад... Но мы укатали свой парус и ещё пошли на ниже расположенные реи, помогать товарищам».

## Курсант 1 курса судоводительского факультета Татьяна Боденчук:

«Меня определили на фок мачту на фор-бом-брам рею – это самая высокая рея. Утром во время первого подъема, уже дойдя до первой площадки, поняла – как это круто! В какой-то момент даже дух захватило. Второй подъем был после обеда – я сразу, в один подход, без отдыха на площадках поднялась на самый верх, на свою рею. Удивилась, что физически мне не трудно было подниматься. Наверну так здорово! Ветер, высоко, видно море вокруг! На самом деле попасть на ПУС «Надежда» было моей мечтой лет с 10. У меня из окна дома ее было отлично видно. Мне все время так хотелось ступить на борт, подняться на мачту! Очень радует, что именно на нашу практику выпал Черноморский поход! Не каждый может похвастать, что в 19 лет участвовал в парусной регате!».





# БАРК «КРУЗЕНШТЕРН»

Учебное судно Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота России



Капитан:  
**Михаил Петрович Еремченко**  
Флаг: **Россия**  
Порт приписки: **Калининград**  
Владелец: **ФГОУ ВПО**  
**«Балтийская академия**  
**рыбопромыслового флота»**  
Место постройки: **верфь**  
**«Иоганн Текленборг»**  
в Везермюнде (ныне  
Бремерхафен), Германия  
Год постройки: **1926**

Длина с бушпритом – **114,5 м**  
Ширина – **14,04 м**  
Осадка – **6,27 м**  
Высота борта: **8,48 м**  
Высота мачты: **55 м**  
Площадь парусов – **3400 кв.м**  
Экипаж: **70 человек**  
Количество курсантов: **более**  
**150 человек**



Михаил ЕРЕМЧЕНКО,  
капитан барка «Крузенштерн»

**П**олученный СССР по репарациям парусник «Крузенштерн», до того момента носивший название «Падуя», ушел в свой первый рейс в далеком 1926 году, сойдя со стапелей знаменитой верфи Текленборга в Бремерхафене (Германия). Судно водоизмещением 6400 тонн, способное брать в свои трюмы 4000 тонн груза, курсировало между Европой и Южной Америкой, доставляя из Европы генеральные грузы, из Южной Америки – селитру.

После окончания Второй Мировой войны, уже под флагом ВМФ СССР, барк получил новое имя в честь адмирала Ивана Федоровича Крузенштерна – руководителя первой российской кругосветной экспедиции 1803–1806 годов. В июне 1967 года учебный парусник «Крузенштерн» вышел из Риги в свой первый рейс под вымпелом флота рыбной промышленности СССР.

За сорок лет барк «Крузенштерн» совершил 115 рейсов, посетил более 130 портов, полсотни стран мира на всех континентах, за исключением Антарктиды. За это время судно оставило за кормой более 700 тысяч морских миль. На борту учебного корабля прошли плавательную практику более 15 тысяч курсантов и студентов морских учебных заведений России. Барк «Крузенштерн» с 1974 года регулярно принимает участие в различных международных событиях и мероприятиях, которые организует Международная организация парусной подготовки (STI) и другие морские организации разных стран.

# Барк «Крузенштерн» 90 лет под парусами

16 сентября жители и гости Новороссийска могли увидеть, как вальяжно, без суеты заходят в Цемесскую бухту многомачтовые красавцы-парусники, словно флотилия XIX века, преодолевшая вдруг время. Белоснежные гиганты «Мир», «Надежда» и «Херсонес», «пиратская» «Атила», польская «Погория», болгарские сестры «Роял Хелена» и «Калиакра», румынская «Адорнате» и, конечно, огромный, в строгом черно-белом наряде, барк Федерального агентства по рыболовству «Крузенштерн», которому в 2016 году исполнилось 90 лет.

Во второй раз российские порты Черного моря приняли одно из важнейших международных событий в категории больших парусников – СКФ Черноморскую регату 2016. Самые крупные парусные суда из пяти стран взяли старт 11 сентября в румынской Констанце и, преодолев 410 морских миль, фактически перейдя Черное море в самой широкой его части, прибыли в Новороссийск.

Необычайно прохладная и дождливая, даже по оценке местных жителей, погода в день захода участников регаты в Новороссийск неожиданно расщедрилась на совсем еще летнее солнце и безоблачное небо. После положенных пограничных процедур, когда «таможня дала добро», представители СМИ получили разрешение первыми посетить корабли.

«Крузенштерн» с радостью принял первых посетителей на борту. Капитан барка Михаил Еремченко встречал жур-

налистов у трапа в окружении курсантов Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота, проходящих на судне морскую практику. Именно на плечах этих юных мореходов, будущих капитанов, штурманов, боцманов и механиков, лежит самая энергозатратная, но и самая почетная работа – постройка и уборка парусов, содержание судна в чистоте, его швартовка и отшвартовка, забота о многочисленных посетителях корабля в портах стоянки.

«Наша первостепенная задача на «Черноморскую регату больших парусников 2016» – чтобы курсанты, проходящие практику на борту «Крузенштерна», почувствовали дух международного морского братства. Новые друзья из разных стран, новый опыт, в том числе и уникальный опыт регаты, несомненно, пригодятся в их будущих морских профессиях», – сказал Михаил Еремченко.

Что касается спортивной составляющей соревнований, капитан «Крузенштерна» отметил, что барк Росрыболовства – самое большое и тяжелое судно нынешней регаты в своем классе и бороться за победу со специально построенными для гонок «Миром» и «Надеждой» ему непросто.

«В длительной гонке да на хорошей волне, конечно, нам бы не было конкурентов», – отметил Михаил Еремченко. – Недаром «Крузенштерн» регулярно побеждает в трансатлантических регатах. Здесь же нам не хватает силы ветра и легкости, как у наших гоночных собратьев».

Пока журналисты восхищенно рассматривали корабли и общались с членами экипажей, курсанты приняли участие в торжественном построении на площади перед морским вокзалом Новороссийска, после чего большая часть практикантов получила разрешение сойти на берег.

На все выходные, 17 и 18 сентября, самые крупные парусники Черноморской регаты открыли свои палубы для посещения. В течение всего отведенного срока нескончаемая людская река текла сквозь КПП морского вокзала Новороссийска. Учебное парусное судно Росрыболовства ожидаемо вызвало ажиотаж у посетителей. Курсанты на время стоянки взяли на себя роль гидов, отвечали на многочисленные вопросы об истории «Крузенштерна», его кругосветных походах, нерушимых, бережно хранимых традициях и морских обычаях. В общей сложности, по подсчетам экипажа, за два выходных дня в Новороссийске судно посетили более 12 тысяч человек.

По словам капитана «Крузенштерна» Михаила Еремченко, курсанты также приобрели ценный опыт за время стоянки.

«Будущие профессионалы, чья деятельность будет связана с морем, обменялись впечатлениями со своими ровесниками из других учебных заведений

России и Европы, поделились нюансами организации учебного процесса на «Крузенштерне» с курсантами парусников «Мир», «Надежда» и других судов, приобрели новые полезные знакомства и новых друзей», – отметил капитан.

В понедельник 19 сентября участники регаты прощались с гостеприимным Новороссийском, готовились к выходу в открытое море и переходу к следующей стоянке «СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016» – городу Сочи.

Отходу участников предшествовал «Парад парусов» в Цемесской бухте. Каждый из кораблей уходил в гонку под особый гимн. Так, на борту российского «Херсонеса» звучал гимн города припи-

ски судна – «Легендарный Севастополь», его соотечественник фрегат «Надежда» поднимал паруса под «Прощание славянки», на учебном судне Росрыболовства по давней традиции из динамиков полилась песня Александра Городницкого «Паруса «Крузенштерна»:

Сотни провожающих на пирсе наблюдали, как отходят от причала парусники, напутствовали моряков пожеланиями удачи и хорошего перехода. Курсанты в свою очередь салютовали остающимся с палуб кораблей поднятыми над головой фуражками.

На выходе из бухты друзья-соперники построились в стартовую линию, и в 17.00 по московскому времени был дан

старт второму этапу «СКФ Черноморской регаты больших парусников 2016». С капитанского мостика «Крузенштерна» Михаил Еремченко отдал команду поднять все паруса, и легендарный барк вышел в открытое море.

Впереди мореходов ждали 106 морских миль до Сочи.

## СОЧИ

В течение всего перехода до олимпийской столицы России участникам Черноморской регаты сопутствовала хорошая погода, ясное небо и лишь небольшое волнение моря. Однако на подходе к Сочи с берега пришли грозовые тучи, задул крепкий ветер, а уже на



Мэр города Сочи Анатолий Пахомов вручает приз капитану «Крузенштерна» Михаилу Еремченко





рейде города полил дождь. Поздно ночью 20 сентября «Крузенштерн» ушел от непогоды в порт и ошвартовался у причала своей новой, но уже знакомой после участия в мероприятиях Олимпиады-2014 стоянке, где ему предстояло провести ближайшие пять дней.

Примечательно, что именно в дни проведения XXII Олимпийских игр в России и начался путь «Крузенштерна» к «Черноморской регате больших парусников». Вот как в беседе с вспоминал начало этой истории ректор Калининградского государственного технического университета Владимир Волкогон:

«Когда высшее учебное заведение Федерального агентства по рыболовству – Калининградский государственный технический университет – стало готовить свой подведомственный парусник – барк «Крузенштерн» к Олимпиаде 2014 года в Сочи, в руководстве порта олимпийской столицы нам сказали, что найдут для судна одно из лучших мест в порту, а также пригласили принять участие в «Черноморской регате больших парусников». Мы с удовольствием приняли это приглашение, и так это началось.

Без преувеличения можно сказать, что каждая «Черноморская регата», и первая 2014 года, и нынешняя, вторая, – это событие для России, событие для отечественного парусного флота. И не откликнуться на приглашение организаторов с нашей стороны было бы неправильно. Это почетно для «Крузенштерна», почетно для экипажа и практикантов, почетно для Балтийской государственной академии, подведомственной КГТУ, и для Росрыболовства, руководством которого была проделана огромная работа, позволившая 90-летнему судну принять участие в этом значимом мероприятии.

Кстати, Владимир Волкогон – человек, который неустанно принимает жи-

вейшее участие в судьбе «Крузенштерна». Несмотря на занятость на посту ректора КГТУ, он вложил и продолжает вкладывать немало времени и сил в то, чтобы легендарный барк пребывал в его нынешнем состоянии – оставался надежным для экипажа, комфортным для гостей и готовым к любым, самым дальним и сложным плаваниям.

«Для наших курсантов, которые проходят морскую практику на борту «Крузенштерна», – продолжил руководитель ВУЗа Росрыболовства, – регата – совершенно особый опыт. Когда будущие мореходы достигают определенного уровня навыков, достаточного для следования из точки А в точку Б, порой долгий рейс им начинает и поднаедают, они все больше скучают по дому. «Черноморская регата» в этом контексте – чрезвычайно полезное событие. То состояние спортивной конкуренции, азарта, вовлеченности в соревнование,

которое испытывают молодые люди в ходе регаты, – его ничем не превзойти по эмоциям. Именно в таких ситуациях у них начинают гореть глаза, укрепляется командный дух, закаляется характер.

Есть и другой аспект: курсант, прошедший под российским флагом на традиционном для «Черноморской регаты» параде экипажей в зарубежном порту, когда население аплодирует и с восхищением встречает мореходов, пропускает это через себя, запоминает это на всю жизнь. Такие мгновения помогают патриотическому воспитанию молодых людей, я бы сопоставил этот момент с поднятием флага на Олимпийских играх, когда спортсмены-олимпийцы с гордостью слушают гимн России», – резюмировал Владимир Волкогон.

Говоря о сочинском этапе регаты, в ходе которого ректор КГТУ лично посетил борт «Крузенштерна» и наблюдал все своими глазами, Владимир Волкогон отметил:



«Не могу не обратить внимание на то, как год от года растет уровень организации Черноморской регаты. Наши порты делают очень большие и важные шаги в направлении отработки порядка, организованности и безопасности прохождения всех мероприятий. Силовые структуры, мэрия Сочи, организаторы и спонсоры находят пути создания все более удобных и комфортных условий для посетителей и гостей. Это поступательное движение вперед очень заметно и вселяет уверенность в том, что и популярность регаты в России будет расти».

В ходе стоянки в порту Сочи с особым настроением курсанты подошли к традиционным для Черноморской регаты большим парусникам спортивным соревнованиям экипажей.

Будущие профессионалы морского дела, проходящие практику на кораблях, в олимпийской столице России состязались в гиревом спорте, армрестлинге, перетягивании каната и футболе. Как и во время швартовки в Новороссийске, во всех видах программы с завидным преимуществом победу праздновали представители «Крузенштерна».

В последний день пребывания судов регаты в Сочи настало время торжеств. Команда «Крузенштерна» получила приз из рук мэра Сочи Анатолия Пахомова за самый спортивный и физически подготовленный экипаж регаты.



На следующий день на траверзе морского порта Сочи состоялся незабываемый прощальный «Парад парусов»: выстроившиеся на горизонте суда продефилировали в лучах закатного солнца вдоль побережья, после чего отправились в третий, заключительный этап гонки «Черноморской регаты» по маршруту Сочи – Варна (Болгария).

Последнее состязание регаты стало самым протяженным – около 520 мор-

ских миль, что равно сумме расстояний, которые парусники прошли в ходе первых двух гонок: Констанца – Новороссийск – Сочи. В Варну парусники прибыли 1 октября, а уже 4-го состоялось официальное закрытие соревнований.

Экипажи, ставшие за время регаты одной большой семьей, тепло простились друг с другом с надеждой на новую встречу.





# ФРЕГАТ «МИР»

Учебное парусное судно Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова



Капитан: **Андрей Валентинович Орлов**  
Флаг: **Россия**  
Порт приписки: **Санкт-Петербург**  
в оперативном управлении ФГУП «Росморпорт»  
Место постройки: **Гданьская судостроительная верфь**  
Год постройки: **1987**

Длина наибольшая (с бушпритом) – **108,6 м**  
Ширина наибольшая – **14,0 м**  
Максимальная осадка – **7,0 м**  
Дедвейт – **761 т**  
Высота грот мачты – **49,5 м**  
Площадь парусов – **2771 м²**  
Максимальный экипаж – **199 человек**

«Мир» – учебный трёх-мачтовый корабль («фрегат» по принятой классификации учебных судов или «корабль» по парусному вооружению – судно с полным парусным вооружением), принадлежащее Государственному университету морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (Санкт-Петербург), а с 2014 года – «Росморпорту».

С момента спуска на воду в 1987 г. корабль неоднократно занимал призовые места на самых престижных парусных регатах (включая регату «Катти Сарк»). В 1992 г. выиграл большую регату, посвящённую 500-летию открытия Америки.

Считается самым быстрым парусником мира. Официально зарегистрированная максимальная скорость под парусами – 21 узел (38,9 км/ч). В 2010 году установил рекорд средней скорости – 11,3 узла.



**Андрей ОРЛОВ,**  
капитан парусника «Мир»



# ФРЕГАТ «ХЕРСОНЕС»

Парусное учебное судно Государственного морского университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова

Капитан:  
**Дмитрий Сергеевич Тесленко**  
Флаг: **Россия**  
Порт приписки: **Севастополь**  
в оперативном управлении  
ФГУП «Росморпорт»  
Место постройки: **Гданьская**  
судоверфь  
Год постройки: **1988**

Длина наибольшая  
(с бушпритом) – **108,6 м**  
Ширина наибольшая – **14,0 м**  
Осадка – **7,3 м**  
Водоизмещение – **2 987 т**  
Высота грот мачты – **51 м**  
Площадь парусов – **2770 кв.м**  
Постоянный экипаж – **44 чел.**  
Число практикантов – **72 чел.**

Современное учебное парусное судно «Херсонес» было построено в Гданьске, киль заложен 24 декабря 1987 года. Фрегат планировалось назвать «Александр Грин», но на воду он был спущен как «Херсонес», в честь 1000-летия Крещения Руси. Первым капитаном стал Елфимов Олег Евгеньевич, который в составе государственной комиссии принял судно в Гданьске в 1989 году. В СССР флот учебных парусников был одним из лучших в мире как по составу ко-

раблей, так и по их качеству. После развала Союза три больших парусника (барк «Товарищ», фрегаты «Херсонес» и «Дружба») отошли Украине. Барк «Товарищ» (Херсон) стал плавучим музеем города Штральзунда. Фрегат «Дружба» (Одесса) в 1992-м был переоборудован в круизную яхту, постепенно пришел в негодность и уже много лет стоит на приколе в Военной гавани Одессы. «Херсонес» с 1991 по 2006 год являлся учебной базой Керченского государственного морского технологического универ-

ситета. Одновременно на условиях аренды эксплуатировался немецкой туристической компанией «Инмарис». Паруснику принадлежит немало рекордов того времени. Например, в 1997 году судно обогнуло мыс Горн под парусами, на выключенных двигателях. Последний раз подобное удавалось в далеком 1949 году, все другие крупные парусники были вынуждены включать двигатели для прохождения мыса. В 2006 году из-за финансового спора между арендатором и судовладельцем эксплуатация судна была прекращена,

«Херсонес» встал на прикол в порту Керчь. Весной 2014-го парусник вместе с портом приписки вошел в состав России. «Херсонес» передали на баланс Росморпорту. Из-за невозможности ремонтных работ в Керчи, в октябре 2015 года «Херсонес» ледоколом вытащили в море и отвели в Севастополь. Ремонт закончился через восемь месяцев, и в сентябре 2016 года «Херсонес» порадовал российские города участием в Черноморской регате – 2016, выйдя на старт 2-го этапа между Новороссийском и Сочи.



Дмитрий ТЕСЛЕНКО,  
капитан фрегата «Херсонес»



# ШХУНА «АТИЛА»



**Класс:** В  
**Флаг:** Вануату  
**Год постройки:** 1984  
**Длина – 31 м**  
**Ширина – 7 м**  
**Осадка – 3 м**  
**Водоизмещение – 101 м³**  
**Скорость хода – 12,7 узлов**

**И**стория парусника «Атила» – это история о мечте и отважных людях, которые не побоялись ей следовать.

Эстебан Висенте Хименес (Esteban Vicente Jimenez) был профессиональным каноистом с амбициозной мечтой: построить деревянный корабль, достаточно большой и достаточно прочный для кругосветного путешествия.

Несмотря на отсутствие денег, находясь в 250 км от ближайшего берега, в 1979 году Эстебан начал проектировать «Атилу», следуя испанским стандартам кораблестроения. Через несколько месяцев его эскизы и оригинальный дизайн получили одобрение инженеров. Начать строительство Эстебану помогла большая группа друзей и добровольцев. В маленьком городке Винуэса (Испания) они собрали внутренние части и мачты из древесины ближайших лесов. Корпус был сделан из дерева ироко, идеально подходящего для

неблагоприятных условий окружающей среды. Строительство шло несколько лет, и в 1982 году понадобились шесть огромных грузовиков, чтобы перевезти все деревянные части в Лекейтио, где состоялась окончательная сборка и отделка корабля.

Парусник был спущен на воду 15 мая 1984 года под названием Marea Errota. Эстебан и его друзья хотели совершить кругосветку по маршруту Магеллана и Элькано, а затем превратить судно в учебный парусник, однако им пришлось отказаться от путешествия вокруг Земли из-за недостатка финансирования.

Так прошли два года. В поисках денег Эстебан обратил внимание на Карибское море, как на туристический район с хорошими перспективами. Но судьба вновь отвернулась от «Атилы»: перед путешествием через Атлантический океан шхуну застиг шторм, заставив укрыться в марокканском Танжере, где судно полностью разграбили.

Восстанавливая корабль на Канарских островах, экипаж все же занялся туризмом. Дела пошли настолько успешно, что судно осталось в порту Плайя Бланка на долгие девятнадцать лет. Эстебан и команда вели успешный бизнес, ежедневно выходя в океан под парусами.

В 2005 году правительство Кантабрии пригласило «Атилу» представлять регион. Судно перегнали в Сантандер (Испания), где в течение шести лет экипаж занимался парусной подготовкой, программами экологической сознательности и частными путешествиями.

Эстебану было почти 60 лет, когда контракт с Кантабрией закончился. Его племянник Родриго де ла Серна Висенте решил взять дела «Атилы» в свои руки, чтобы и дальше держать судно под парусом. Он решил посвятить судно парусной подготовке и создать на его базе большой учебный проект. В июне 2013 года они перегнали корабль в

Средиземное море, где уже к концу лета парусник принял участие в Средиземноморской регате Tall Ships 2013, организованной Sail Training International (STI). В 2014 году, уже в качестве учебного судна, парусник прошел 20 000 км (половина окружности Земли), посетил более 30 городов в одной только Европе и выиграл «Трофей Дружбы». В 2014 году он впервые стал участником СКФ Черноморской регаты. Через 2 года, в 2016, шхуна вновь посетила российские города, став любимницей публики: эксцентричные костюмы экипажа и лихой вид «пиратской «Атилы» навсегда запомнились гостям и участником Регаты.

«Атила» – удивительный парусник, чья история полна взлетов и падений. Спустя тридцать два года после постройки мечта его команды о кругосветном путешествии все еще остается мечтой. Но мы верим, что в один прекрасный день корабль, наконец, обогнет весь мир.





# МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

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

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

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

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

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

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

**Агентство благодарно за многолетнее сотрудничество своим друзьям и партнерам.**



**+7 (499) 254-67-20**

123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 11, стр. 1 [www.morinform.com](http://www.morinform.com), [info@morinform.com](mailto:info@morinform.com)

**«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» –  
ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ**



## Деятельность ФГУП «Росморпорт»:

- обеспечение эффективного использования  
федерального имущества в морских портах

*(ремонт, реконструкция, новое строительство  
портовых гидротехнических сооружений,  
морских каналов и операционных акваторий,  
содержание и эксплуатация федерального  
имущества в морских портах, в т.ч. флота);*

- обеспечение безопасности морепла-  
вания в акваториях морских портов и  
на подходах к ним

*(лоцманская проводка судов, ледокольное  
обеспечение круглогодичной навигации,  
услуги береговых систем обеспечения  
безопасности мореплавания,  
навигационно-гидрографическое  
обеспечение, обеспечение прохода  
судов по подходным каналам и  
акваториям, обеспечение экологиче-  
ской безопасности).*

Безопасность мореплавания — наша работа

 **РОСМОРПОРТ**

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



# РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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

