



Морская политика РОССИИ

ЛЮДИ. СОБЫТИЯ. ФАКТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПЕЧАТНЫЙ ОРГАН МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

№6 2013

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



**СУДОСТРОЕНИЕ
– мощный ресурс
для развития
России**

**Судостроение – это сложная,
высокотехнологичная отрасль, имеющая
принципиальное значение для страны.**

Владимир Путин

БУДУЩЕЕ В НАШИХ РУКАХ!



- Высококачественное судовое топливо стандарта ISO 8217-2010
- Гибкая система ценообразования
- Контроль качества от нефтеперерабатывающего завода до конечного потребителя
- **Основные морские порты РФ:** Архангельск, Владивосток, Восточный, порт Кавказ, Калининград, Козьмино, Мурманск, Находка, Новороссийск, Приморск, Санкт-Петербург, Сочи, Усть-Луга, о. Сахалин, Сочи, Тамань, Туапсе
- **Основные речные порты РФ:** Азов, Астрахань, Волгоград, Казань, Москва, Нижнекамск, Нижний Новгород, Ростов-на-Дону, Самара, Усть-Кут, Ярославль
- **Четыре дочерних предприятия:** «Газпромнефть Шиппинг», «Газпромнефть Терминал СПб», «Gazpromneft Marine Bunker Balkan S.A.», «AS Baltic Marine Bunker»
- **Международные порты:** Клайпеда, Констанца, Рига, Таллинн
- **Девять региональных представительств на территории России:** Азов, Архангельск, Владивосток, Калининград, Мурманск, Новороссийск, Санкт-Петербург, Туапсе, Ярославль

**ГАЗПРОМНЕФТЬ
МАРИН БУНКЕР**

Россия, 199106, Санкт-Петербург, В.О., Большой пр., д. 80, лит. «Р»
Тел. +7 (812) 449-49-70, факс +7 (812) 449-46-28
E-mail: marinebunker@gazprom-neft.ru



«Морская политика России.

Люди. События. Факты»

Официальный печатный орган
Морской коллегии при Правительстве РФ
№ 6 сентябрь 2013

Издает «Морское Информационное
Агентство» при участии
Секретариата Морской коллегии
при Правительстве РФ

Учредитель: НО «Фонд поддержки
российского флота»
Адрес редакции:
123242, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская,
дом 11, стр.1, ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»
тел/факс: +7 (499) 254-43-13,
+7 (499) 254-67-20, 8-963-781-04-36,
e-mail: info@morinform.com

Главный редактор
АНДРЕЙ КАМШУКОВ
Заместитель главного редактора
ВИКТОР ФЛУСОВ

Литературный редактор
ТАТЬЯНА КОДАЧЕНКО
Дизайн и верстка
НАТАЛИЯ ДОЛГАЯ
Представитель по Северо- Западному
региону ОЛЕГ ФЛУСОВ
Начальник издательского отдела
АННА СМЕХОВА
Начальник отдела маркетинга
ИРИНА ЛЕСНИЧАЯ

Редакция журнала выражает
благодарность представителям
и корреспондентам журнала
за деятельность в регионах

Материалы и иллюстрации:
Научный сотрудник ФГБНИУ СОПС
Марина Колесникова,
Виталий Аньков, Александра Скорына,
Семён Майстерман, Виталий Кузьмин,
Андрей Гавриленко, Виктор Флусов,
Олег Щельбыкин, Юлия Ивуз,
Надежда Дзюбина, Алексей Митин,
Леонид Назаров, Георгий Шишов,
Александр Герасимов,
Валерий Стегнин, Евгений Кириенко,
Артем Лебедев, Елена Горощко,
Евгений Маськов и др.

<http://mintrans.ru>, <http://portnews.ru>,
<http://opera.com>, <http://seaport.ru>,
<http://narod.port.com>,
<http://newsportriver.ru>,
<http://shipsea.ru>, <http://nave.com>,
<http://www.up74.ru>, <http://viperson.ru>

Отпечатано в типографии
ООО «Гельветика-М»,
Москва, тел.: +7 (495) 786 38 30
e-mail: pm1@pm1.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
Тираж 10 000 экземпляров

Благодарим за содействие
в подготовке номера:
Управление пресс-службы
и информации Президента РФ,
пресс-службу Правительства РФ,
пресс-службу Министерства обороны РФ,
пресс-службу МЧС РФ,
пресс-службу Министерства транспорта РФ,
пресс-службу Федерального агентства
морского и речного транспорта РФ,
пресс-службу Росморпорт,
пресс-службу Росграницы,
службу по связям с общественностью
ОАО «ОСК»

а также лично
Кравченко А.А., Старцева Г.В.,
Московенко М.В., Котенева М.Б.,
Марьясова Н.В., Виноградову Н.С.,
Фоломеева-Вдовину С.Б., Камшукову А.А.,
Соснова С.А., Михайлову Л.Д.,
Озимук Т.И., Ланкина В.В., Жихареву Н.Н.

Позиция редакции может не совпадать
с мнением авторов.



стр. 2



стр. 18



стр. 22



стр. 32

СОДЕРЖАНИЕ:

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПОЛИТИКА

- 2 «Работать с российскими верфями должно быть удобно и выгодно»
- 4 «Коррупция в сфере оборонного заказа – это измена Родине»
- 7 Будущее судостроения
- 8 Предприятия Объединенной судостроительной корпорации
- 10 ОСК. Строим флот сильной страны
- 11 ОСК – крупнейший участник МВМС-2013
- 12 РОСМОРРЕЧФЛОТ: возрождая морской транспорт
- 16 Смотреть за горизонт!

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ: ЛЮДИ. СОБЫТИЯ.ФАКТЫ

- 18 Новое Положение о Морской коллегии

НАЦИОНАЛЬНЫЕ МОРСКИЕ ИНТЕРЕСЫ

- 22 Российские судостроители выходят на шельф
- 26 Модернизация пунктов пропуска

СОБЫТИЯ ОТРАСЛИ

- 28 Кругосветное плавание «Седова»

ИННОВАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

- 32 «Транзас» в интересах Арктики
- 34 Внедрение новой морской техники и технологий – непереносимое условие успешного освоения арктического шельфа России
- 36 Отечественные разработки для флота

РОССИЙСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

- 38 Идеи академика А. Н. Крылова – инструмент подъёма судостроения России
- 42 Первый «Мистраль»: качество и в срок
- 44 Порт меняет пропуск
- 46 И по суше и по воде
- 48 Аэроботы – композитные новации

ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

- 50 Бункеровка на высшем уровне

МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

- 52 Марийские юнги на барке «Седов»

МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ

- 56 «Планета Океан»
- 58 О преемственности традиций, морских династиях и Морском корпусе Петра Великого

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

- 60 Постановление о Морской коллегии при Правительстве РФ
- 61 Положение о Морской коллегии при Правительстве РФ
- 64 Концепция развития системы поисково-спасательного обеспечения ВМФ

МОРСКИЕ ИЗДАНИЯ

- 72 Морские издания

«Работать с российскими верфями должно быть удобно и выгодно»



В ходе рабочей поездки в Приморский край Владимир ПУТИН провёл во Владивостоке совещание о перспективах развития гражданского судостроения в России.

В своем вступительном слове Президент РФ Владимир Путин говорил о вопросах развития судостроительной отрасли, а именно, о развитии гражданского судостроения и о перспективах развития Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Путин подчеркнул, что судостроение – это сложная, высокотехнологичная отрасль, имеющая принципиальное значение для страны. Это база для решения оборонных и социально-экономических задач; это спрос на квалифицированные кадры и научные разработки; это дополнительные заказы для российской металлургической промышленности, машиностроения, других секторов промышленности; это мощный ресурс для развития целых регионов РФ, в том числе и для Приморского края.

«Благодаря возросшему оборонному заказу, – констатировал Президент, – наши военные кораблестроители чувствуют себя достаточно уверенно, заводские мощности загружены. А вот гражданское судостроение по-прежнему не может набрать устойчивой динамики развития, проигрывает – надо прямо сказать – проигрывает в конкурентной борьбе. Заказчики, которые приходят на отечественные заводы, не могут получить четких гарантий по срокам, по стоимости,



по качеству продукции. Естественно, что компании не хотят нести такие риски и делают выбор в пользу иностранной продукции: судов, заказанных в Китае, Корею и в других странах».

Почему так происходит – понятно: контрактные условия у иностранных производителей зафиксированы, выполняются и не возникает «объективных трудностей и обстоятельств», которыми любят оправдываться отечественные

производители, повышая цены и играя тарифами. Владимир Путин призвал делать всё, чтобы искоренить подобное отношение, предложил ввести строгую контрактную технологическую дисциплину на отечественных предприятиях. «Работать с российскими верфями должно быть удобно и выгодно, – настаивает глава государства. – Потенциальный внутренний рынок между тем у нас очень большой. Сегодня крупнейшие россий-

Совещание о перспективах развития гражданского судостроения в России, 30 августа 2013 года, г. Владивосток



«Наше судостроение должно предоставлять качественную и, разумеется, конкурентоспособную продукцию...»

«...нужно широко внедрять серийные производства судов, чтобы сократить как сроки, так и стоимость производства»



Корвет «Бойкий»
проект 20380

кие компании – «Роснефть», «Газпром», «Совкомфлот» – формируют солидный перспективный портфель заказов, рассчитанный до 2030 года. Речь идёт о судах, которые потребуются при освоении шельфовых месторождений при активном использовании Северного морского пути. По предварительным оценкам, этот портфель заказов выглядит так: до 2030 года нам может потребоваться 512 судов, их общая стоимость – 6,5 трлн руб. Чтобы побороться за эти заказы, воплотить их в реальные контракты, нашим судостроителям нужно приложить максимум усилий».

Для выполнения всех условий и налаживания работы ОСК предстоит определить генеральный путь своего развития, ту номенклатуру гражданских судов, где будут использованы накопленный опыт и эффективные наработки и где можно реализовать конкурентные преимущества российских производителей. Бизнес-процессы в гражданском судостроении должны быть выстроены по-новому: требуется поставить на строго предсказуемую основу отношения с поставщиками и смежниками, активно привлекать конструкторские центры для создания современных судов под заданную стоимость. Президент отметил, что «вместе с тем нужно широко внедрять серийные производства судов, чтобы сократить как сроки, так и стоимость производства. И, конечно, необходимо повысить качество послепродажных работ, ввести в строй оборудованные

ремонтные доки, способные быстро и качественно производить ремонт и сервисное обслуживание сложной техники».

По словам Владимира Путина, российское судостроение традиционно имеет устойчивые позиции в сегменте ледового класса, класса «река–море». Отечественная продукция успешно соперничает с иностранными производителями в таких нишах, как производство буровых платформ, геолого-разведочных судов, судов, связанных со снабжением. Но нельзя на этом останавливаться, необходимо расширять линейку продукции, осваивать новые типы судов, прежде всего контейнеровозы и газовозы, которые потребуются в ближайшее время. «Нужно перенимать зарубежный опыт, создавать технологические альянсы с ведущими мировыми производителями. Примером такого сотрудничества должно стать строительство здесь, на Дальнем Востоке, современной верфи крупнотоннажных судов «Звезда»; она должна быть построена к 2018 году», – сказал Путин.

Говоря о развитии ОСК, Президент подчеркнул, что одним из базовых ориентиров деятельности корпорации должно стать снижение издержек и повышение собственной эффективности, сокращение трех- и даже четырехкратных разрывов в трудозатратах на российских верфях по сравнению с зарубежными. К менеджменту корпорации следует предъявлять более высокие требования. Предстоит внедрить современную систему корпоративного и проектного управления. Зало-

гом качественного развития судостроительной отрасли глава государства назвал создание привлекательных конкурентных условий труда на предприятиях, достойный уровень заработной платы и возможности повышения квалификации, переподготовки. Также следует запустить жилищные программы с поддержкой государства и самих предприятий.

Владимир Путин обратил внимание присутствующих, что многие планы будут реализовывать те, кто сегодня только выбирает будущую специальность, «поэтому особенно важно обеспечить постоянный приток новых кадров в российское судостроение, чтобы уже со студенческой скамьи вести будущих специалистов до заводов и верфей. Эти программы должны охватывать всю линейку кадров: от начального и среднего профессионального образования до подготовки инженерно-технических работников и управленцев. Только так, комплексно решая кадровую проблему отрасли, мы сможем добиться заметного прогресса».

В заключение своего выступления Президент сказал: «Наше судостроение должно предоставлять качественную и, разумеется, конкурентоспособную продукцию, но и российские заказчики должны иметь в виду, что при всех равных составляющих заказывать надо на отечественных верфях, а не обеспечивать рабочие места и налогооблагаемую базу за границей. Не забывайте, где вы работаете». **МП**

«Морское Информационное Агентство»

«Коррупция в сфере оборонного заказа – это измена Родине»



Вице-премьер Дмитрий РОГОЗИН провёл оперативное совещание Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ по вопросу о перспективах развития Военно-морского флота и ходе выполнения государственной программы вооружения на 2011–2020 годы в части вооружения и военной техники, а также по положению дел в судостроении.

Из стенограммы выступления **Дмитрия Рогозина:**

– Главой государства отмечено, что в рамках продвижения к ранее поставленной цели – технического переоснащения подводных и надводных группировок ВМФ – в прошлом году был принят в эксплуатацию головной атомный стратегический подводный крейсер проекта «Борей» – «Юрий Долгорукий». Модернизированы подводные ракетоносцы в Новомосковске и Верхотурье. Прошло ремонт и сервисное обслуживание 748 кораблей и судов. В текущем году должно быть передано флоту ещё два крейсера проекта «Борей» – «Александр Невский» и «Владимир Мономах», а также головной и многоцелевой подводный крейсер проекта «Ясень» (Северодвинск), сроки создания которых неоднократно переносились.





Надо сказать, что современная инфраструктура базирования ВМФ в настоящее время не подготовлена и, кроме того, отсутствуют, по крайней мере в Правительстве, планы её строительства. Необходимо принятие срочных мер в данной области, в том числе обеспечение разработки комплексного плана развития инфраструктуры базирования Военно-морского флота, взаимоувязанность разработки и строительства новых кораблей, а также кардинальное повышение организации планирования государственных капитальных вложений, налаживание должного контроля за их освоением.

Первое – ценообразование и связанные с этим неурегулированные вопросы стоимости строительства надводных и подводных лодок. Было отмечено, что по сравнению с прошлым годом определённый прогресс есть, однако окончательно этот вопрос у нас не урегулирован. По данным Объединённой судостроительной корпорации, в результате проведённого финансового аудита выявлен недостаток финансовых средств на завершение строительства ряда надводных и подводных кораблей в 2013–2015 годах.

Соответственно, поручение Президента будет связано с организацией ра-

Сохранять стратегический паритет, отражать угрозы с морских направлений, защищать транспортные коридоры

боты, для того чтобы действительно понять, в чём состоит этот ценовой разрыв. Территориальные военные представительства Министерства обороны подтвердили результаты этого аудита. Если необходимые средства изыскивать за счёт уточнения мероприятий, спланированных в гособоронзаказ 2013–2015 годов, значит, надо делать это и делать оперативно, утверждать этот вопрос у Президента. Но сам по себе этот аудит, я считаю, необходимо перепроверить самым тщательным образом.

Второй вопрос – задержки сроков поставок новых кораблей, вооружения для Военно-морского флота. Основные причины: неэффективное взаимодействие между государственным заказчиком и организациями оборонно-промышленного комплекса, сбой поставок комплектующих предприятиями-смежниками, отсутствие должных операций между производством и проектными организациями. В целях не-

допущения в дальнейшем срыва сроков поставок кораблей необходимо обеспечить создание кораблей и их вооружений в рамках единого, одного контракта с опережающим научно-техническим заданием по основным комплексам вооружений.

Здесь я хотел бы сказать о роли Министерства промышленности и торговли отдельно: в процессе формирования кооперационных связей между предприятиями для выполнения сложных заказов эта роль должна быть самым кардинальным образом усилена.

Прошу Министерство промышленности и торговли не самоустраняться в вопросе организации кооперации при выполнении сложных заданий государственного оборонного заказа. Берите это всё в свои руки. Если ОСК (ОАО «Объединённая судостроительная корпорация») не может в силу кадровых потрясений, которые преследуют эту корпорацию в последнее время, значит, министерство должно взять

Атомный подводный крейсер проекта 955 «Юрий Долгорукий»





Фрегат проекта 1135.6



АПЛ «Юрий Долгоарукий»

на себя эту работу – сводить воедино в своих высоких чиновничьих кабинетах тех, от кого зависит своевременное и должное соединение усилий при разработке сложных систем.

Далее. Не налажено должное взаимодействие между головными организациями, строящими корабли, и предприятиями, которые оснащают их вооружением. В ряде случаев разработчики вооружения опаздывают при создании головных проектов кораблей. Сам видел: на северной верфи баржи строим, без оружия.

Следующий момент – это низкое качество поставляемой техники. Президентом был приведён пример, о котором ему доложила Генеральная прокуратура. При строительстве одного из серийных наших кораблей было 132 случая отказа техники.

Помимо той работы, которую будет проводить Генеральная прокуратура по контролю за законностью действий определённых должностных лиц в отношении исполнения заданий государственного оборонного заказа, Военно-промышленная комиссия создаст оперативный штаб. Назначу Харченко Ивана Николаевича, первого заместителя председателя ВПК, руководителем этого штаба.

Включить в состав Объединённой судостроительной корпорации производителей оружия

В состав штаба войдут, помимо членов ВПК Боровкова, Хуторцева, Архипова, Проценко, Поспелова, Моисеева, Каштана, Шеремета и Мартыанова, руководитель Рособоронзаказа Потапов, представители руководства Федеральной антимонопольной службы, ФСТ, Росрезерва, Минфина и Минэка.

Будем разбираться по каждому конкретному предприятию, которое нам контрафакт шлёт.

Ещё Ростехнадзор, с его большими полномочиями наказывать бездельников и тех, кто фактически ведёт, я считаю, преступную линию на срыв государственного оборонного заказа.

Сажать за это надо без разговоров. С этим надо не экономическими методами бороться, а уже методами Уголовного кодекса. Я уже говорил, что коррупция и подобного рода преступления в сфере оборонного заказа – это фактически из-

мена Родине. Эти действия ослабляют обороноспособность страны, оголяют её перед внешними угрозами.

Что касается перевооружения Военно-морского флота в необходимые сроки перспективными образцами морского вооружения и военной техники.

В этой связи (мы долго обсуждали, в том числе и с заказчиками, вопрос о географии Объединённой судостроительной корпорации – географии производственной, я имею в виду) прошу ещё раз тщательно проанализировать те предложения, которые обсуждали ещё несколько лет тому назад, в отношении того, чтобы включить в состав Объединённой судостроительной корпорации производителей оружия и необходимых агрегатов. Оцените с точки зрения того, чтобы, с одной стороны, избежать картельных сговоров в вопросах ценообразования, но, с другой стороны, и сформировать в рамках ОСК необходимую кооперацию. **МП**



Будущее судостроения



Заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Rogozin совершил две важные рабочие поездки в Санкт-Петербург этим летом. В ходе первой он посетил Балтийский завод, а спустя месяц приехал на VI Международный военно-морской салон, который состоялся в июле в «Ленэкспо».

В составе военно-промышленной комиссии Минобороны и Минпромторга вице-премьер Дмитрий Rogozin проинспектировал выполнение оборонзаказа на Балтийском заводе, в частности ознакомился с ходом строительства вертолетоносца «Мистраль» и осмотрел первую в мире плавучую атомную электростанцию «Академик Ломоносов».

На данный момент на Балтийском заводе строятся головные дизельный и атомный ледоколы. Строительство дизельного судна «Айсберг», работы над которым завершатся к октябрю 2015 года, оценивается в 7,9 млрд руб. В свою очередь двухосадочный атомный ледокол обойдется бюджету в 30 млрд руб. и станет самым мощным судном данного класса в мире.

Дмитрий Олегович отметил, что серийное производство судов ледового класса позволит сократить затраты и ускорить темпы производства. «Пока идет речь о строительстве трех новых ледоколов. При создании ледокольного флота необходимо вкладываться в серийное производство, чтобы не вставать перед проблемой, когда мы будем оплачивать корабль как головной. Строить каждый корабль в отдельности – это дорого. Три крупных головных проекта загрузили на одно конструкторское бюро, но, к сожалению, по атомной тематике у нас других конструкторских бюро нет», – сказал он.

Комментируя суда Балтийского завода, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша, также присутствовавший на смотре, отметил их значение для Севморпути. «Думаю, что с ними можно будет начинать круглогодичную навигацию по всей трассе Северного морского пути», – добавил он.

Во время посещения VI Международного военно-морского салона Дмитрий Rogozin заявил, что России очень важно в полном объеме выполнять государственный оборонный заказ в части ВМФ, и добавил, что отношения между структурами Минобороны и предприятиями оборонной про-

мышленности «стали по-настоящему партнерскими. Конечно, есть масса проблем, накопившихся в последние годы. Связаны они с качеством самого судостроения, с технологическим отставанием. Волнует нас и ценообразование. Мы предполагаем, что в ближайшее время будет принята его новая схема».

По словам Rogozina, цена по ходу реализации оборонного заказа не должна повышаться: «Выделяемых сейчас на отрасль денег вполне достаточно. Надо в них укладываться».

Также, по его мнению, флот России должны пополнять новые современные военные корабли с большим количеством оружия, но небольшие по габари-

там: «Впечатление такое, что мы уже вроде как вошли в работу по созданию нового флота. Мы осмотрели современный корабль («Бойкий»), который по своему вооружению, «мускулатуре», несмотря на скромные размеры, может тягаться с кораблями более «широкоплечими». И дальнейшие модификации этого проекта, корветов, фрегатов, кораблей иного водоизмещения будут связаны с формированием оптимальной схемы вооружения – то есть как можно больше оружия должно быть на корабле, который не «разбухает» в размерах», – пояснил Rogozin. [МП](#)

«Морское Информационное Агентство»

Флот России должны пополнять новые современные военные корабли с большим количеством оружия, но небольшие по габаритам





ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

ПРЕДПРИЯТИЯ ОБЪЕДИНЕННОЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ

- НЕВСКОЕ ПКБ
- СЕВЕРНОЕ ПКБ
- СПМБМ «МАЛАХИТ»
- ЦКБ «АЙСБЕРГ»
- ЦКБ МТ «РУБИН»
- ЦМКБ «АЛМАЗ»
- СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
- КРОНШТАДТСКИЙ МОРСКОЙ ЗАВОД
- АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ
- СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»
- БАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД
- ПРОЛЕТАРСКИЙ ЗАВОД

- 35 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
- 10 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
- 82 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
- БАЗА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ФЛОТА

- КБ «РУБИН-СЕВЕР»
- НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ ПРОЕКТНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО «ОНЕГА»
- ЦЕНТР СУДОРЕМОНТА «ЗВЕЗДОЧКА»
- ПО «СЕВМАШ»
- СЕВЕРНОЕ ПРОИЗВОДСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ «АРКТИКА»

■ СЗ «НЕРПА»

СНЕЖНОГОРСК
МУРМАНСК

СЕВЕРОДВИНСК
АРХАНГЕЛЬСК

- ЦКБ по СПК им. Р.Е. АЛЕКСЕЕВА
- КБ «ВЫМПЕЛ»
- ЗАВОД «КРАСНОЕ СОРМОВО»
- ЗАВОД «НИЖЕГОРОДСКИЙ ТЕПЛОХОД»

■ ВЫБОРГСКИЙ ЗАВОД

■ 176 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

ВЫБОРГ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НИЖНИЙ
НОВГОРОД

ЗЕЛЕНОДОЛЬСК

■ ЗЕЛЕНОДОЛЬСКОЕ ПКБ

■ СВЕТЛОВСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ «ЭРА»

МОСКВА

УЛЬЯНОВСК

■ КРИУШИНСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

■ ПРИБАЛТИЙСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЯНТАРЬ»

■ НПО «ВИНТ»
■ МОСКОВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ И СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
■ СКТБЭ

КАЛИНИНГРАД
СВЕТЛЫЙ
БАЛТИЙСК

АСТРАХАНЬ

■ КБ «АСТРАМАРИН»
■ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД «ЛОТОС»
■ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМ. КАРЛА МАРКСА
■ АСТРАХАНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД
■ АСТРАХАНСКОЕ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПО

■ 33 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

■ НОВОРОССИЙСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

ТЕМРЮК
СЕВАСТОПОЛЬ

НОВОРОССИЙСК
ТУАПСЕ

■ ЦКБ «КОРАЛЛ»

■ 5 СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

■ ТУАПСИНСКИЙ СУДОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД





ОБЪЕДИНЕННАЯ
СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
КОРПОРАЦИЯ

СТРОИМ ФЛОТ СИЛЬНОЙ СТРАНЫ



В 2007 году в целях интеграции ядра российского судостроительного комплекса для обеспечения потребностей отечественных и зарубежных заказчиков высокотехнологичной и конкурентоспособной продукцией, укрепления обороноспособности и обеспечения экономической безопасности России было принято решение о создании Открытого акционерного общества «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «ОСК»).

Учреждение ОАО «ОСК» направлено на сохранение и развитие научно-производственного потенциала оборонно-промышленного комплекса, концентрацию интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при создании кораблей и подводных лодок ВМФ, а также развитие гражданского судостроения.

Формирование Корпорации проведено в максимально сжатые сроки в соответствии с Указом Президента Российской Федерации о ее создании. К 1 апреля 2009 года основной этап создания ОАО «ОСК» был завершен. В состав Корпорации вошли основные судостроительные активы, находившиеся на тот момент в федеральной собственности.

Указом Президента РФ от 9 июня 2010 г. № 696 в состав ОАО «ОСК» переданы находившиеся в федеральной собственности акции судостроительных и судоремонтных предприятий, расположенных в Южном, Поволжском и Центральном федеральных округах. Позднее в целях обеспечения развития Корпорации в ее состав также были включены завод «Красное Сормово», Астраханское судостроительное производственное объединение, ОАО «Балтийский завод», ОАО «Северная верфь», ОАО «Выборгский судостроительный завод», ОАО «Пролетарский завод».

В настоящее время ОАО «ОСК» включает 116 дочерних и зависимых обществ, интегрируя более 60 судостроительных предприятий, проектно-конструкторских бюро, судоремонтных и машиностроительных заводов, на которые приходится около 80 % продукции отечественного судостроения. 100 % акций ОАО «ОСК» находятся в федеральной собственности.

Деятельность Корпорации направлена на обеспечение потребности государства в проектировании, строительстве и ремонте надводных кораблей и подводных лодок для ВМФ, в производстве продукции гражданского назначения и морской техники для освоения континентального шельфа.

Предприятиями ОАО «ОСК» являются:

- проектно-конструкторские бюро, основной вид деятельности которых – разработка проектов кораблей, судов и морской техники, включая выполнение НИР и проведение ОКР совместно с научно-исследовательскими институтами и вузами;
- судостроительные заводы (верфи), основной вид деятельности которых – строительство кораблей, судов и морской техники, включая освоение новых технологий;
- судоремонтные заводы, основной вид деятельности которых – выполнение работ по ремонту, модернизации и утилизации кораблей и судов специального назначения.

В декабре 2010 года ОАО «ОСК» с финским филиалом STX создали совместное предприятие Archtech Helsinki Shipyard Oy, специализирующееся на производстве сложной морской техники для работы в тяжелых ледовых условиях. В 2013 году заказчику сданы суда снабжения ледового класса «Витус Беринг» и «Алексей Чириков», построенные в кооперации с Выборгским СЗ.

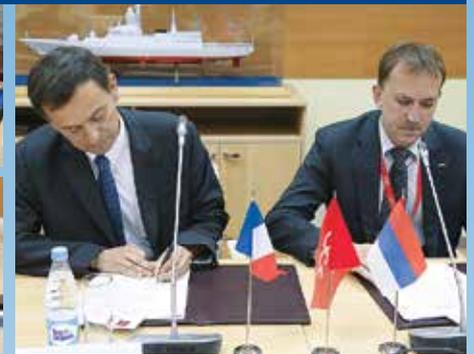
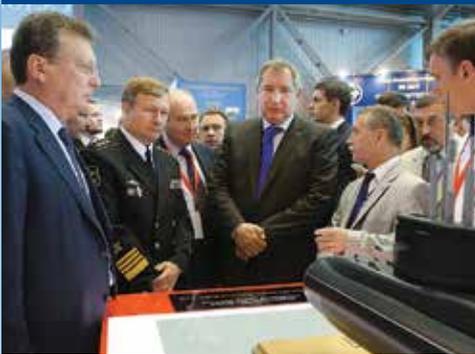
Направления деятельности:

- дальнейшее развитие и оптимизация деятельности дочерних и зависимых обществ ОАО «ОСК», развитие лизинга морской и речной техники;
- содействие техническому перевооружению предприятий ОАО «ОСК» в рамках федеральных целевых программ и с привлечением средств от внебюджетной хозяйственной деятельности;
- реализация мер в области развития оборонно-промышленного комплекса, обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа, содействие в развитии военно-технического сотрудничества и роста объемов экспортных контрактов;
- создание конкурентоспособной специализированной морской техники, в том числе судов и плавучих технических средств для освоения континентального шельфа и Северного морского пути, а также рыбопромысловых и других высокотехнологичных судов. [МП](#)





ОБЪЕДИНЕННАЯ СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ – КРУПНЕЙШИЙ УЧАСТНИК МВМС–2013



Крупнейшим участником VI Международного военно-морского салона, который состоялся в Санкт-Петербурге 3–7 июля, стало ОАО «Объединенная судостроительная корпорация».

Компания со 100%-ным государственным участием, интегрирующая 80 % потенциала отечественного судостроения, представила свои проекты и продукцию ключевых КБ и предприятий на самом большом стенде выставки. Его общая площадь – почти 1200 кв. м., где были представлены более 40 экспонатов, сгруппированных в пять тематических зон: перспективные проекты, подводные лодки, фрегаты/корветы, катера и гражданские проекты.

В качестве бестселлеров, вызывающих растущий интерес на мировом рынке военно-морских вооружений, в экспозицию ОСК вошли неатомная подводная лодка «Амур 1650» с воздухонезависимой энергетической установкой (проектант – ЦКБ МТ «Рубин»), ее «младший брат» – дизель-электрическая подводная лодка «Амур 950» (разработка того же «Рубина»), многоцелевой фрегат пр. 22356 (проектант – Северное ПКБ), корветы и патрульные корабли от ЦМКБ «Алмаз» и Зеленодольского ПКБ, а также целый ряд современных катеров самого различного назначения. Помимо профильной для салона военно-морской продукции, на стенде можно было ознакомиться и с рядом перспективных гражданских проектов, таких как судаснабженцы морских буровых платформ, судовые краны, винто-рулевые комплексы.

В состав объединенной делегации ОСК, которую возглавил президент корпорации

Владимир Шмаков, вошли пятнадцать обществ Группы ОАО «ОСК»: ОАО «ЦКБ МТ «Рубин», ОАО «ЦМКБ «Алмаз», ОАО «Северное ПКБ», ОАО «Адмиралтейские верфи», ОАО «Средне-Невский судостроительный завод», ОАО «Зеленодольское ПКБ», ОАО «Невское ПКБ», ОАО «ПО «Севмаш», ОАО «ЦС «Звёздочка», ОАО «СЗ «Северная верфь», ОАО «СПМБМ «Малахит», ОАО «ПСЗ «Янтарь», ОАО «Пролетарский завод», ООО «Балтийский завод – судостроение», ЗАО «ОСК – Транзас», а также ФГУП «Судоэкспорт». Отдельной экспозицией на стенде была представлена Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации.

В рамках деловой программы на МВМС–2013 состоялись переговоры руководства ОАО «ОСК» и основных обществ холдинга с более чем 40 иностранными делегациями. Среди наиболее

значимых мероприятий – подписание акта передачи французской стороне кормовой части первого из двух заказанных Минобороны РФ ДВКД типа «Мистраль», а также подписание соглашения о стратегическом сотрудничестве между ОАО «ОСК» и Внешэкономбанком.

На стенде ОАО «ОСК» впервые были организованы четыре круглых стола с участием руководителей и специалистов обществ Группы, предприятий кооперации, партнерских организаций и отраслевых экспертов. Среди обсуждавшихся тем – вопросы перспективного развития подводного и надводного кораблестроения, комплексные решения в технических средствах обучения для ВМФ России, а также применение современных информационных технологий при проектировании и строительстве кораблей. **МП**

Пресс-служба ОСК



РОСМОРРЕЧФЛОТ: возрождая морской транспорт

Развитие судостроения в рамках
Федеральной целевой программы
«Развитие транспортной системы
России (2010–2020 годы)»



Сегодня отечественное судостроение переживает период возрождения, и государство всячески способствует этому. Судоходным компаниям требуется государственная поддержка в виде льготных кредитов на строительство флота на российских верфях, субсидирования процентной банковской ставки, создания условий для коренной модернизации существующих судов, облегчения налоговой нагрузки в виде «налоговых каникул», распространения действия Российского международного реестра судов на речные суда.

Первым шагом в этом направлении стало принятие Федерального закона № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства» от 7 ноября 2011 г. Данный закон предусматривает реализацию комплекса мер государственной политики, направленной на ускоренное обновление транспортного флота в ближайшие 15 лет. Распространение налоговых и таможенных льгот на речные суда, построенные на российских верфях, повысит конкурентоспособность речных перевозок.

Постановлением Правительства утверждены правила предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кре-

дитных организациях в ГК «Внешэкономбанк» в 2008–2011 гг. на закупку гражданских судов, изготовленных на российских верфях, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2012 гг. с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, изготовленных на российских верфях. Начиная с 2008 г. при утверждении федерального бюджета предусматривается выделение транспортным компаниям и пароходствам субсидии на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на закупку отечественных гражданских судов, а также части лизинговых платежей транспортным компаниям и пароходствам – лизингополучателям – по договорам лизинга, заключенным на закупку гражданских судов. В 2012 году объем

бюджетных ассигнований на указанные цели составил 316 млн руб., в 2013 году планируется, что эта цифра составит 185 млн руб. Механизмом финансирования государственных задач в области судостроения является Федеральная целевая программа (ФЦП).

Федеральное агентство морского и речного транспорта является государственным заказчиком подпрограмм «Морской транспорт» и «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)». В части судостроения в рамках указанных подпрограмм реализуются следующие цели и задачи:

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;



- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;
- обеспечение роста перевозок грузов и пассажиров по социально значимым маршрутам;
- увеличение пропускной способности российских морских портов и провозной способности российского транспортного флота;
- обеспечение надежности и безопасности функционирования морского транспорта.

В рамках реализации подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» предусмотрено строительство 44 единиц судов обеспечивающего флота: ледоколов, буксиров, аварийно-спасательных, гидрографических, лоцмейстерских судов и катеров, водолазных судов и катеров, лоцманских катеров.

Для решения задач по координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб – как российских, так и иностранных – при поиске и спасении судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации (за исключением военных кораблей и военно-вспомогательных судов), а также для проведения работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной национальной принадлежности Росморсечфлотом создана система Госморспасслужбы России. Это ведущая организация в сфере проведения аварийно-спасательных и судоподъемных работ, ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов на море, включая проведение работ, вытекающих из международных обязательств Российской Федерации.

Госморспасслужба России – лидер в области водолазного дела на морском транспорте. Бассейновые спасательные управления службы решают весь спектр задач, связанных с выполнением водолазных работ в интересах Министерства транспорта на всех морях, омывающих Россию. Численность водолазов в штате службы составляет около 100 человек. Во-

долазные работы выполняются на глубинах до 60 м.

Значительный рост объемов транспортировки топливно-энергетического сырья и масштабные планы по разведке и промышленной добыче нефти и газа на континентальном шельфе РФ увеличивают интенсивность судоходства на морских транспортных магистралах, а следовательно, и риск морских аварий. Это повышает требования к аварийно-спасательному обеспечению на морских бассейнах, в том числе в глубоководных районах.

Для проведения аварийно-спасательных работ решено в первую очередь включить в подпрограмму «Морской транспорт» и строить многофункциональные спасательные суда, способные комплексно решать весь спектр задач по обеспечению аварийно-спасательной готовности на морских бассейнах.

При проектировании нового поколения спасательных судов в их характеристики закладывается возможность использования в ледовых условиях при проведении сложных спасательных операций на поисковых и добывающих платформах, морских стационарных и плавающих отгрузочных терминалах, при ликвидации аварийных разливов нефти. Спасательные суда планируются оснащать техникой, необходимой для проведения глубоководных подводно-технических работ с применением необитаемых аппаратов и мобильных водолазных комплексов.

Для надёжного функционирования службы с 2010 года построено и принято в эксплуатацию 22 судна, в том числе:

- 2 многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 4 МВт (ОАО «Невский судостроительный судоремонтный завод», г. Шлиссельбург);
- 4 морских водолазных судна (ОАО «Ярославский судостроительный завод»);
- 10 рейдовых водолазных катеров (ОАО «Завод «Нижегородский теплоход», г. Бор);
- 6 спасательных катеров-бонопостановщиков (ООО «Верфь братьев Нобель», г. Рыбинск).

Также заключены контракты и продолжается строительство многофункциональных аварийно-спасательных судов мощностью 7 МВт (4 ед.) и 4 МВт (2 ед.).

В целях поддержки аварийно-спасательной готовности и доведения необходимого количества судов до нормативов, ФБУ «Госморспасслужба России» нуждается в дополнительном оснащении аварийно-спасательного флота. С 2013 по 2020 год на эти цели предусмотрено выделение 6 378,8 млн руб. из средств федерального бюджета.

К 2020 году в рамках Подпрограммы планируется построить еще 16 судов:

- 4 морских водолазных судна катанного типа;
- 4 многофункциональных буксираспасателя мощностью 2,5–3 МВт;





- 4 морских противопожарных буксира П-2В;
- 4 морских теплохода-площадки с аппаратным устройством грузоподъемностью 360 тонн на базе проекта 16613.

В связи с необходимостью обеспечить безопасность судоходства и защитить окружающую среду при аварийных разливах нефти в рамках очередной корректировки мероприятия «Строительство морских водолазных судов катамаранного типа» будет заменено на мероприятие «Строительство спасательного катера-бонипостановщика».

Следует отметить, что в рамках подпрограммы «Морской транспорт» предусмотрено пополнить состав судов гидрографического флота. Ведь Северный морской путь (СМП) – это важнейшая часть инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующее звено между российским Дальним Востоком и Западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии России.

Реализация высокоэффективной и конкурентоспособной системы морского

транспорта в Арктике невозможна без современной организации навигационно-гидрографического обеспечения (далее – НГО) мореплавания на трассах СМП.

Большинство гидрографических судов построены в 1970–1975 годах и к настоящему времени полностью выработали свой ресурс. Кроме того, возросшие требования Российского морского регистра судоходства по обеспечению гидрографических исследований в Арктике и выполнению лоцмейстерских работ, а также необходимость соблюдать Федеральный закон РФ № 16-ФЗ от 09 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности» заставляют применять суда с более высоким ледовым классом, оснащенные современным гидрографическим и навигационным оборудованием.

В 2010 г. начато движение по трассам СМП большегрузных судов с осадкой до 15 м. ФАМРТ и ФГУП «Гидрографическое предприятие» приняли стратегию целевых направлений гидрографических работ и в целом навигационно-гидрографического обеспечения. Эта стратегия позволяет сосредоточить усилия на кон-

кретных целях и задачах, а не расплывать средства на необъятных просторах Арктики. В связи с чем в 2011 г. ФГУП «Гидрографическое предприятие» с участием ОАО «Совкомфлот» и ОАО «Атомфлот» разработали и в дальнейшем Федеральное агентство морского и речного транспорта утвердило высокоширотную трассу (основную и альтернативную) для движения крупнотоннажных судов с осадкой до 15 м. Ширина трассы – 20 км.

Всего на высокоширотной трассе до глубин 100 м необходимо выполнить 497 340,0 линейных километров промеров, в том числе с глубинами менее 40 м – 348 480,0 линейных километров промеров, с глубинами от 40 до 100 метров – 148 860,0 линейных километров промеров.

Развитие гидрографических исследований в эти годы и в дальнейшем будет связано с развитием примыкающих к основной трассе рекомендованных путей и фарватеров, связывающих её с районами развития промышленных и добывающих объектов и строек. Распоряжением Правительства РФ от 11 октября 2010 г. № 1713 был утвержден комплексный план по строительству и вводу в эксплуатацию порта Сабетта в Обской губе. Порт предназначен для отгрузки сжиженного природного газа, который будет транспортироваться по Северному морскому пути в западном и восточном направлениях крупнотоннажными газовозами. Для обеспечения подходов от основной трассы до Обской губы и порта Сабетта необходимо выполнить порядка 54 882,0 линейных километров промеров. Высокоширотная трасса должна быть в гидрографическом отношении подготовлена к открытию порта Сабетта.

Только по этим целевым объектам (высокоширотной трассе и подходам к порту Сабетта) требуется выполнить в сумме более 560 тыс. линейных километров промеров. Кроме того, для поддержания необходимых условий навигационной безопасности движения судов в проливе Санникова, в устьевых участках рек Енисей и Колыма, акваториях портов Тикси,



Певек и Провидения следует выполнить около 40 000,0 линейных километров промеров, плюс ежегодные контрольные промеры на лимитирующих участках рек Енисей, Хатанга и Колыма в объеме около 10 000,0 линейных километров.

Промерные работы выполняются гидрографическими судами в период освобождения арктических рек и морей ото льда – в среднем 3 месяца в году. Завершить гидрографические исследования высокоширотной трассы и подходов к порту Сабетта к 2018 году будет возможно только в случае увеличения количества гидрографических судов, оборудованных современными промерными комплексами.

С учетом временных норм на обслуживание объектов СНО, включая береговые светящие и несветящие знаки, плавучие предостерегательные светящие и несветящие знаки, для их обслуживания в соответствии с требованиями нормативных документов («Инструкция по навигационному оборудованию» (ИНО 02000), технологические карты на обслуживание различных видов СНО) требуется не менее 10 500 судочасов, что составляет более 1 300 дней. При длительности северной навигации в среднем 120 суток для выполнения лоцмейстерских работ, связанных с обслуживанием береговых и плавучих СНО, необходимо привлечь не менее 10 судов различных ледовых классов.

В целях реализации поставленных задач к 2020 году планируется построить еще 16 судов:

- 6 специализированных гидрографических катеров;
- 4 лоцманских катера ледового класса ЛУ-4;
- 3 лоцмейстерских судна ледового класса ЛУ3;
- 3 гидрографических лоцмейстерских судна класса ЛУ-7.

В рамках Программы в 2013–2020 гг. на указанные цели планируется выделить 4 582,9 млн руб.

На внутренних водных путях Российской Федерации с целью их содержания и обеспечения безопасности судоходства администрациями бассейнов внутренних водных путей (далее – АБВВП) используются различные типы судов технического и обслуживающего флота, такие как дноуглубительные и дноочистительные снаряды, шаланды, мотозавозны, брандвахты, плавкраны, баржи-площадки, обстановочные, промерные, экологические и буксирные суда.

По состоянию на 1 января 2013 года на балансе ГБУВПиС числилось 2620 ед. судов технического флота, из них пригодны к эксплуатации 2236 ед., в том числе эксплуатируемые в навигацию 2012 года – 1898 ед.

Основное рабочее ядро флота для производства путевых работ составляют дно-



углубительные земснаряды и обстановочные суда.

Анализ состояния технического и обслуживающего флота показывает, что более 90 % судов морально устарело и физически изношено, системы их автоматизации не соответствуют современным требованиям, обслуживание судовых механизмов требует большого количества персонала. До 70 % земснарядов были построены на верфях Чехии, Словакии, Финляндии, Японии, Австрии, Голландии; на них, как правило, установлены главные двигатели и дизельгенераторы импортного производства, что усложняет и удорожает их ремонт.

Пополнение технического и обслуживающего флота новыми судами практически не производилось за последние 25 лет. Сохранение этой тенденции повлечет невыполнение подпрограммы «Внутренний водный транспорт», и как следствие ухудшится состояние внутренних водных путей, что в свою очередь негативно отразится на эксплуатации крупнотоннажного транспортного флота. Поэтому в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» Росморречфлот реализует мероприятие «Обновление обслуживающего флота». Им предусмотрено строительство 352 судов (обстановочных, экологических, служебно-вспомогательных, для промерных и изыскательских работ, земснарядов), предназначенных для контроля условий на внутренних водных путях.

Объем финансирования с 2010 по 2020 гг. на реализацию указанного мероприятия составляет 34 820,8 млн руб.

На период с 2011 по 2014 гг. заключены контракты на строительство 59 ед. судов технического флота (в т. ч. 54 ед. – обстановочных, 2 ед. – экологических и 3 ед. – танкер-бункеровщик).

Обстановочный флот строится для сле-

дующих бассейнов: Амурского – 5 ед., Ленского – 6 ед., Байкало-Ангарского – 1 ед., Енисейского – 3 ед., Обского – 5 ед., Обь-Иртышского – 5 ед., Камского – 4 ед., Азово-Донского – 1 ед., Беломорско-Онежского – 3 ед., Волго-Балтийского – 6 ед., Волго-Донского – 2 ед., Волжского – 4 ед., Московского – 6 ед., Печорского – 1 ед., Северо-Двинского – 2 ед.

Экологические суда строятся (срок сдачи – III–IV квартал 2014 г.) для: Енисейского бассейна – 1 ед., Беломорско-Онежского – 1 ед.

В 2014 году запланировано построить (срок сдачи – III–IV квартал) танкеры-бункеровщики для: Камского бассейна – 1 ед., Волго-Балтийского – 1 ед., Волго-Донского – 1 ед.

С момента заключения контрактов до конца 2013 года запланировано построить 41 ед. обстановочных судов. В настоящее время построены и переданы по актам в АБВВП 15 ед.

Для решения задач по обеспечению роста перевозок грузов и пассажиров на социально-значимых маршрутах в рамках программы предусмотрены следующие мероприятия с объемом финансирования 11 912,6 млн руб. за счет средств федерального бюджета:

- строительство парома для линии Усть-Луга – Балтийск;
- строительство грузопассажирского судна для обеспечения сообщения Командорских островов и г. Северо-Курильска с г. Петропавловском-Камчатским.

Кроме того, в рамках федеральной целевой программы реализуются мероприятия по строительству транспортного и пассажирского флотов за счет внебюджетных источников.

Росморречфлот постоянно проводит мониторинг хода реализации Федеральной целевой программы и ее актуализацию в части судостроения. **МП**

Смотреть за горизонт!

Актуальные вопросы развития Военно-морского флота и военно-морского образования как важнейшие факторы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.



Военно-морской флот России как средство обеспечения национальных интересов и поддержания военно-политической стабильности в стратегически важных районах Мирового океана постоянно совершенствуется по двум основным направлениям. Первое заключается в последовательной модернизации существующих видов вооружений и военной техники, а также в разработке, строительстве и принятии в боевой состав ВМФ новых кораблей, новых комплексов оружия и технических средств.

Вторым, не менее важным направлением, является кадровое пополнение офицерского и старшинского составов. Поэтому активно совершенствуется система военно-морского образования и подготовки как будущих офицеров, так и уже имеющих служебный опыт. Ведь в итоге каждый выпускник Военно-морской академии им. Адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова должен занять свое место в таком масштабном процессе, как поддержание достаточного военно-морского потенциала РФ – ни больше ни меньше.

В современных условиях как никогда важен принцип «уметь сделать именно сейчас». Ведь в сложной обстановке вооружённой борьбы на море не будет ни «второго шанса», ни времени заглянуть в учебник. Недостаточный уровень подготовки офицеров, как показывает богатый опыт ВМФ, приводил в мирное время к авариям и катастрофам, а в военное – к поражению в бою.

Анализ тенденций изменения взглядов на применение военно-морских сил иностранных государств свидетельствует о том, что, несмотря на возрастание удельного веса

«невоенных» методов, обеспечивающих достижение политических целей государств – экономических, дипломатических, информационных, – военная сила по-прежнему играет главную роль в сдерживании и разрешении многих межгосударственных и внутренних противоречий. Национальные интересы требуют наличия у Российской Федерации современного ВМФ, сбалансированного по количественному составу и с высокими качественными характеристиками.

Задачи Северного, Тихоокеанского, Балтийского, Черноморского флотов и Каспийской флотилии определяются национальными интересами России в Мировом океане, подтверждены практикой их выполнения в оперативных важных районах и носят долгосрочный характер. Эта масштабная работа ведется при непосредственном участии преподавателей и научных сотрудников Военно-морской академии им. Адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, прежде всего кафедры оперативного искусства ВМФ, Научно-исследовательского центра проблем развития флота и Научно-исследовательского института оперативных стратегических исследований строительства ВМФ. Большой отряд наших ученых и педагогов задействован в совместных стратегических учениях «Запад–2013».

В части, касающейся морских стратегических ядерных сил, предусматривается сохранение группировок ракетных подводных лодок на Северном и Тихоокеанском флотах за счет поддержания технической готовности действующих ракетных подводных лодок стратегического назначения с продлением их сроков службы и за счет поступления в боевой

состав ракетных подводных лодок стратегического назначения новой постройки.

Основная задача строительства ВМФ состоит в том, чтобы создать качественно новый облик морских сил общего назначения, обеспечив их постоянную боевую и техническую готовность и систематическое обновление. Предусмотрен ввод в боевой состав флота кораблей дальней и ближней морских зон, оснащенных современным оружием, в том числе высокоточным оружием большой дальности, а также создание инфраструктуры базирования, боевых и обеспечивающих систем флота.

Но создать мощный флот только за счёт развития его наукоёмкой технической составляющей невозможно. Важно подготовить и тех людей, кто будет непосредственно эксплуатировать эту сложную технику, принимать решения на применение сил флота и управлять ими в мирное и военное время. Основной движущей силой, способной выполнить эти функции, являются офицеры Военно-морского флота.

В контексте задач, поставленных Президентом РФ Владимиром Путиным, дальнейшее развитие военно-морского образования должно исключить отставание военно-морских учебных заведений от ведущих отечественных и зарубежных вузов: «...нам необходимы механизмы реагирования не только на уже существующие опасности, – заявил Президент. – Нужно научиться «смотреть за горизонт», оценивать. Это серьёзная задача, требующая мобилизации возможностей гражданской и военной науки, алгоритмов достоверного, долгосрочного прогноза».

Выполнение поставленных задач начато



при разработке новых федеральных государственных образовательных стандартов и квалификационных требований для магистратуры и специалитета, соответствующих учебных планов и программ.

В условиях реализации требований Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами России к поддержанию объединений, соединений и частей в постоянной готовности, отвлечение офицеров для обучения в военно-учебных заведениях на период от 10 месяцев до 2 лет вызывает определенные трудности. И результат зависит от совместной деятельности не только руководителей образовательных структурных подразделений и педагогов Академии, а прежде всего от самих курсантов и слушателей.

Сегодня главное – готовить выпускников, способных решать конкретные профессиональные задачи в различных видах деятельности. На это будет направлено всё обучение и воспитание, а также все формы текущего, рубежного, промежуточного и итогового контроля. Каждый должен быть способен продемонстрировать своё умение решать профессиональные задачи, предписанные соответствующими квалификационными требованиями. При том решать их не только в комфортных условиях учебного кабинета с 30-ю минутами на подготовку, но и в сложных дискомфортных условиях: при дефиците времени, в темноте (условиях ограниченного освещения или ослепления), в задымленном или загазованном пространстве, в условиях звукового ограничения или шумового воздействия, на русском или английском языке, при воздействии высоких или низких температур и т. п. Для этого по решению Главнокомандующего ВМФ в образовательном процессе будет максимально использоваться потенциал Ленинградской военно-морской базы и Учебного центра по подготовке подводников в Соновом Бору Ленинградской области.

Претерпят изменения и выпускные квалификационные работы, в первую очередь для слушателей факультетов высшей военной оперативно-тактической подготовки. Научно-практическая направленность их магистерских диссертаций должна обеспечить разработку и внедрение прорывных образцов вооружения, военной и специаль-

ной техники ВМФ, развитие положений военно-морского искусства.

И все же основную миссию мы видим в духовном, интеллектуальном и физическом развитии офицеров флота. Эту задачу успешно выполняет высококвалифицированный профессорско-преподавательский и научный состав: около двух тысяч педагогических и полутысяч научных работников. Многие из них обладают уникальным практическим опытом. В строю наших педагогов – начальники штабов флотилий разнородных сил, командиры дивизий и бригад, подводных и надводных крейсеров, флагманские специалисты объединений и соединений, лучшие специалисты в своей предметной области. Более 70 % из них являются также специалистами высшей научной квалификации – докторами и кандидатами наук, профессорами и доцентами.

Для приближения условий обучения к реальным условиям профессиональной деятельности создана и развивается соответствующая учебно-научная материальная база. В образовательных и научных подразделениях сейчас сосредоточено около 9 тыс. видов и образцов вооружения и военной техники. В Военно-морской академии размещен первый образец нового оперативно-тактического тренажерного комплекса «Автоматизм», предназначенного как для обучения слушателей Академии, так и для подготовки оперативного состава ВМФ и оперативно-стратегических командований по управлению группировками сил и войск в составе межвидовых группировок. Во всех институтах уста-

новлены комплексные тренажеры «Мостики» для подготовки командиров и расчетов главного командного пункта по управлению кораблем. В Военном институте дополнительного профессионального образования развернут тренажерный комплекс «Командор». Каждая выпускающая кафедра имеет современные специализированные тренажерные компьютерные и натурные комплексы.

Академия обладает и уникальными возможностями по учебно-методическому и информационному обеспечению учебного процесса. В настоящее время подписан договор с Президентской библиотекой имени Б. Н. Ельцина об оцифровке книжного фонда библиотеки Академии.

Никакие технические новшества не смогут заменить грамотного, высококвалифицированного специалиста, которым является офицер ВМФ. Роль офицерского состава в развитии ВМФ предопределена исторически. Это всегда были люди, любившие свою Родину, высоко чтившие понятие офицерской чести, в совершенстве знающие своё дело и несущие службу в самых сложных условиях, которые трудно понять тому, кто никогда не был в море. Эти традиции флотских офицеров дошли и до наших дней, в том числе в принципах военной педагогики. Сложившаяся на основе этих принципов система военно-морского образования постоянно совершенствуется. **МП**

*Адмирал Николай Михайлович МАКСИМОВ,
начальник Военно-морской академии
имени Адмирала флота Советского Союза
Н. Г. Кузнецова.*





Новое Положение о Морской коллегии



Деятельность Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации – постоянно действующего координационного органа управления морской деятельностью – обеспечивает решение целого комплекса сложных разноплановых задач по реализации национальной морской политики. Происходящие в настоящее время процессы активизации отечественной морской деятельности, ориентированные на возрождение позиций Российской Федерации как морской державы, потребовали изменения роли Коллегии и придания ей дополнительных функций.

На состоявшемся 13 июня 2013 г. совещании с членами Морской коллегии, в котором участвовал Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев, принято решение усилить роль Коллегии «в обеспечении развития морской составляющей экономического потенциала страны» и провести «структурные преобразования» её самой. В конце августа текущего года постановлением Правительства утверждено Положение о Морской коллегии, которое определяет новые направления её деятельности: на Коллегию возлагается дополнительная функция по координации действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области судостроения и создания морской техники.

Согласно утвержденному Положению расширяется круг основных задач, решаемых Морской коллегией. В их число включены вопросы развития научно-техниче-

ского и судостроительного комплексов страны для обеспечения морской деятельности; обеспечения безопасности мореплавания и судоходства, развития систем их навигационно-гидрографического и поисково-спасательного обеспечения; а также сохранения объектов морского культурного наследия.

Меняется формат и структура работы Коллегии, для чего создается постоянно действующий орган – президиум Морской коллегии.

Расширяются права Коллегии по созданию и координации деятельности 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, а также по учреждению наград Коллегии.

Изменения, внесенные в Положение, направлены на активизацию деятельности Морской коллегии и усиление её роли в обеспечении реализации морской поли-

тики Российской Федерации, развитию национального судостроения, сохранении морского наследия Российской Федерации и истории российского флота.

Функционирование Коллегии в этих условиях требует осуществления новых подходов к информационному обеспечению её деятельности. Особое внимание, в частности, требуется уделить освещению мероприятий, проходящих при её поддержке. В настоящее время под эгидой Коллегии осуществляется целый ряд проектов, посвящённых различным вопросам морской проблематики, в том числе актуальному сегодня вопросу развития отечественного судостроения. В текущем году Коллегия при непосредственном участии её секретариата организовала и провела по данной тематике следующие мероприятия, включенные в План работы Коллегии на 2013 год.

В Санкт-Петербурге в период с 3 по 7 июля при поддержке Морской коллегии состоялся VI Международный военно-морской салон – МВМС-2013, организа-



ционный комитет по подготовке и проведению которого возглавляет председатель Морской коллегии Дмитрий Rogozin. Участниками салона стали 457 предприятий из 31 страны. Всего в работе салона приняли участие 75 официальных делегаций из 51 страны, в составе которых находились представители ВМС различных стран. В рамках салона был проведен ряд научно-практических конференций, круглых столов и других мероприятий, также состоялся ряд официальных переговоров.

Президент Российской Федерации Владимир Путин направил приветствие участникам, гостям и организаторам VI Международного военно-морского салона и выразил надежду, что итогами выставки станут новые совместные проекты в производстве вооружения. В приветствии Президента Российской Федерации было отмечено, что МВМС-2013 является одной из крупнейших в мире выставок военно-морской техники.

В Санкт-Петербурге 10–13 сентября 2013 г. состоялась XI Международная выставка и конференция по освоению ресурсов нефти и газа Российской Арктики и континентального шельфа стран СНГ (RAO/CIS Offshore-2013) – одно из значительных событий для специалистов в области освоения и изучения ресурсов Мирового океана. В программу выставки были включены пленарные заседания, круглые столы, посвященные актуальным вопросам освоения углеводородных ресурсов континентального

шельфа, в том числе вопросам проектирования, строительства и эксплуатации технических средств, предназначенных для освоения морских нефтегазовых месторождений.

В числе мероприятий под эгидой Морской коллегии, посвященных проблемам развития отечественного судостроения, запланировано проведение в 2013 году XII Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судостроению, деятельности портов и освоению океана и шельфа «Нева-2013», а также третьей Международной комплексной выставки судостроения, использования и исследования водных ресурсов «Мировой океан».

В новом Положении предусмотрено расширение деятельности Коллегии по сохранению объектов морского культурного наследия. В этом направлении Коллегией уже проводится регулярная работа. В текущем году под эгидой Морской коллегии осуществляется поддержка, организация и проведение значимых проектов по изучению и сохранению морского наследия Российской Федерации, истории России и российского флота, а также проектов, ориентированных на пропаганду и популяризацию национальной морской деятельности среди различных слоев населения.

В Санкт-Петербурге 29 апреля 2013 г. состоялась созданный по инициативе группы ветеранов-подводников при поддержке Арктической академии наук и Морского совета при Правительстве

Санкт-Петербурга X Международный кинофестиваль морских и приключенческих фильмов «Море зовет». Среди заявленных целей кинофестиваля значились «содействие росту общественного внимания к морской проблематике, вопросам военной истории, экологии и охраны окружающей среды, а также реализация федеральной программы военно-патриотического воспитания молодежи». Под эгидой Морской коллегии в течение года в Санкт-Петербурге проводятся мероприятия Межрегионального историко-патриотического конкурса «Морской венок славы: моряки на службе Отечеству». Целью конкурса является сохранение истории флота, памяти о выдающихся российских флотоводцах и мореплавателях. При поддержке Коллегии в 2013 году осуществляется ряд мероприятий в ознаменование 200-летия со дня рождения адмирала Г. И. Невельского.

Кроме того, на текущий год Коллегией запланировано проведение форума «Морская индустрия России», II Международной конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия», конференции «Проблемы изучения и сохранения морского наследия. Подводная археология и морская история».

Перечисленные мероприятия свидетельствуют о той значительной роли, которую Морская коллегия играет в практической реализации морской политики Российской Федерации. Большое значение имеет ее работа по осуществлению



проектов, способствующих повышению интереса общества к проблемам отечественного морепользования, изучению российской морской истории и морского наследия. Реализация подобных мероприятий играет значимую роль в патриотическом и нравственном воспитании подрастающего поколения, усиливает интерес к решению вопросов сохранения морского наследия и российских морских традиций, способствует формированию положительного имиджа отечественного морепользования и повышению престижа морской деятельности Российской Федерации.

Основным источником оперативного информирования о деятельности Коллегии и мероприятиях, проводимых под её эгидой, является официальный интернет-портал «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации». Информационную поддержку Морской коллегии и проводимых под её эгидой мероприятиях в сети Интернет обеспечивает Центр научного сопровождения Морской коллегии ФГБНИУ СОПС, размещая на портале текущие материалы. В настоящее время интернет-портал функционирует в рамках Единой государственной системы информации об обстановке в Мировом океане (ЕСИМО), предназначенной для обеспечения морской деятельности Российской Федерации комплексной информацией об обстановке в Мировом океане.

Информация о работе Коллегии находится в открытом доступе. Основными пользователями подпортала являются представители федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций в области морской деятельности, а также другие заинтересованные лица.

Основную часть информационных ресурсов интернет-портала составляют официальные документы Морской коллегии, в том числе:

- материалы заседаний и совещаний Морской коллегии;
- материалы о деятельности Научно-экспертного совета Морской коллегии, в том числе протоколы заседаний и совещаний Научно-экспертного совета;
- Положение о Морской коллегии;
- регламент работы Коллегии;
- сведения о составе Морской коллегии;
- план работы и т.п.

Также информационные ресурсы портала включают в себя материалы о мероприятиях, проводимых под эгидой Коллегии.

В настоящее время ведётся работа по совершенствованию интернет-портала «Морская коллегия при Правительстве Российской Федерации». Цель дальнейшего развития – повышение эффективности информационной поддержки деятельности Коллегии по реализации национальной морской политики Россий-

ской Федерации в новых условиях. Функционирование портала будет ориентировано на решение следующих задач информационного обеспечения работы Морской коллегии:

- информирования членов Коллегии, руководителей приморских субъектов федерации и их аппарата, а также представителей органов государственного управления, координируемых Морской коллегией, о состоянии и основных текущих событиях в морехозяйственном и военно-морском комплексах страны;
- обеспечения подготовки заседаний Коллегии;
- публикации основных действующих доктринальных и концептуальных документов в области морской деятельности, протоколов заседаний Морской коллегии и НЭС Морской коллегии и иных, открытых к доступу, документов Коллегии;
- обеспечения открытого доступа граждан и организаций к информационным ресурсам Морской коллегии;
- осуществления информационной поддержки проектов, осуществляемых при поддержке Морской коллегии, в том числе подготовленных при участии региональных морских советов и правительств;
- популяризации морской деятельности. Отдельный раздел будет посвящен работе нового органа Коллегии – президиума. **МП**



МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» (МИА) работает уже более двух 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, отслеживая 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.

Новый коллектив редакции выпустил семь номеров журнала. 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 приняло участие в организации и проведении более полусотни мероприятий Морской коллегии и других предприятий морской отрасли. МИА оснащало экспедицию барка «Седов», а затем осуществляло информационное сопровождение кругосветного путешествия судна и морской практики юнг, прошедшей на барке в рамках государственной программы. МИА стало инициатором и организовало выставку-презентацию «Морская деятельность Юга России» в Новороссийске. Такие выставки региональных предприятий морской отрасли будут сопровождать каждое заседание Морской коллегии.

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.

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



+7 (499) 254-67-20

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

«МОРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО» –
ВАШ ШТУРМАН В МОРЕ ИНФОРМАЦИИ

Российские судостроители выходят на шельф



Перспективы проектирования и строительства буровых судов и платформ для разведки и добычи углеводородов на российском шельфе

Работа по проектированию и строительству средств для разведки и добычи углеводородов на шельфе России берет свои истоки с начала 70-х годов прошлого века. Тогда в СССР были развернуты работы, связанные с этой сферой деятельности. Всё начиналось с тесного сотрудничества с финской компанией «Раума-Репола», которая, работая с американскими и норвежскими нефтегазовыми компаниями, накопила к тому времени солидный опыт в проектировании и строительстве средств для разведки и добычи углеводородов.

К этому периоду относится создание при Минсудпроме СССР:

- специального 16-го главного управления для создания средств для работы на шельфе российских морей;

- специализации и переоснащение Выборгского судостроительного завода на строительстве полупогружных буровых платформ (ППБУ) типа «Шельф» и самоподъемных буровых установок (СПБУ);

- специализации и переоснащение Астраханского морского завода «Красные баррикады» на строительстве СПБУ;

- специализаций Астраханского морского завода на строительстве ППБУ типа «Шельф»;

- специализаций конструкторского бюро «Коралл» (бывшее КБ завода им. Орджоникидзе) г. Севастополь на проектировании СПБУ и ППБУ.

У финской компании «Раума-Репола» перенимался инженерный опыт в проектировании буровых судов и платформ и первое время использовались детали и узлы этой компании при строительстве СПБУ и ППБУ. Между указанными заводами осуществлялась кооперация по взаимной поставке секций и компонентов. Всего в советское время было построено около 20 СПБУ и ППБУ, а также стационарные платформы для социалистической республики Вьетнам.

Сегодня в России остались две платформы – СПБУ «Мурманская» и ППБУ «Шельф», перестроенная «ЛУКОЙЛом» на Морском заводе (в настоящее время – АСПО, входящее в ОАО «ОСК») под гравитационную платформу. В 90-е годы две ППБУ типа «Шельф» продали на экспорт в Англию и Мексику. Они были модернизированы и успешно работают на шельфе морей иностранных государств.

Эти заводы и КБ не потеряли свой опыт за годы перестройки. Так, Выборгский СЗ модернизировал ряд «Шельфов», строил платформу Sea Launch для экваториального запуска ракет, а также две ППБУ Harsh шестого поколения совместно с судостроительной Samsung Heavy Industries, Южная Корея. За-

МЛСП «Приразломная»



вод «Красные баррикады» построил СПБУ «Астра», которая работает у «ЛУКОЙЛа» на Каспии, и ряд других СПБУ, а «Морской завод» перестроил платформу «Шельф» под гравитационную платформу. ЦКБ «Коралл», которое сегодня входит в компанию «Каспийская энергия», участвовал в разработке почти всех российских проектов, в том числе проекта «Приразломная».

В начале 2000-х годов завод «Севмаш» в сотрудничестве с норвежской компанией «Квернер» начал специализироваться и успешно освоил строительство опорных оснований платформ ППБУ для инозаказчиков (проект MOSS CS-50). Также «Севмаш» построил ледостойкое нижнее основание (кессон) с размерениями 126 м x 126 м для платформы «Приразломная» и провел глубокую модернизацию закупленной у амери-

канской компании с помощью «Газпрома» и компании «Петро-Русс Шиппинг» платформ «Хаттон» (в настоящее время – ледостойкая платформа «Приразломная»). Тем самым «Севмаш» приобрел солидный опыт в строительстве современных полупогружных платформ высшего ледового класса.

Учитывая большую потребность ОАО «Роснефть» именно в платформах ледового класса для работы в Карском море, море Лаптевых (где у «Роснефти» 12 лицензионных месторождений), а также потребность ОАО «Газпром» (5 лицензионных месторождений) в подобных платформах для Печорского и Охотского морей, целесообразно разработать технический проект такой ледостойкой платформы. Это можно сделать совместно с теми же норвежскими компаниями «Квернер» и «Акер», имеющи-

Тактико-технические данные МЛСП «Приразломная»:

Длина (с вертолетной и эвакуационной площадками)	139 м
Ширина (с вертолетной площадкой и факельной мачтой)	144 м
Высота габаритная (с факельной мачтой)	141 м
Длина кессона	126 м
Ширина кессона	126 м
Высота кессона	24 м
Масса без твердого балласта	117 000 т
Вес твердого балласта	122 000 т
Осадка	19
Количество скважин	40
Уровень нефтедобычи	21 000 куб. м в сутки
Вместимость нефтехранилищ	131 000 куб. м
Персонал	200 чел.
Период автономности	60 суток
Расчетный срок службы	25 лет

ОАО «СЗ «Красные Баррикады»



ми опыт работы в северных морях, а также с учетом уже созданной в России платформы «Приразломная» (калькодержателем технической документации является «Севмаш»). При этом проект можно выполнить на базе Крыловского научного центра (отделение «Балтсудопроект»), у которого есть опыт по разработке проекта ледостойкой платформы для «Газпрома», выполненного совместно с канадской проектной организацией JMV (бывший «Канмар») – создателем первой в мире ледостойкой платформы SSDC-MAT и российской компании «Петро-Русс Шиппинг».

СПБУ «Арктическая»



Так как во многих случаях предпочтительнее, чтобы основание у ледостойких платформ было железобетонное, а не металлическое, целесообразно построить сухой док с двумя производственными нитками и габаритами (не менее L=400 м, Н=100 м), который, кроме ППБУ и ж/б оснований, позволит строить:

- большегрузные танкеры, включая Suezmax, VLCC, суда-газовозы;
- плавучие заводы для переработки, добычи, хранения и отгрузки нефти (FPSO);
- авианесущие корабли ВМФ.

На первое время эти ж/б основания можно заказывать на Дальнем Востоке (Находка), где их строят в сухом доке по лицензии норвежской компании «Квернер».

Что касается СПБУ для «Газпрома» и «Роснефти» для работы в Арктических морях, то объединение «Звёздочка» (Северодвинск) практически построила такую установку – СПБУ «Арктическая» – и в дальнейшем технологически может строить по этому проекту такие же СПБУ.

Платформы типа ППБУ и СПБУ также может строить Выборгский судостроительный завод, тем более что сегодня он недостаточно загружен. Строительство СПБУ, ППБУ и прочих типовых платформ для «ЛУКОЙЛа» и других нефтегазовых российских компаний могут обеспечить Астраханские верфи

(«Лотос», АСПО, «Красные баррикады»). Здесь также надо учесть нужды Казахстана и Туркменистана на их шельфе.

На Дальнем Востоке, где уже налажено производство ж/б оснований, необходимо начать осваивать строительство верхней части («топсайд») полупогружных и гравитационных платформ (на базе завода «Звезда» по кооперации с другими предприятиями Дальневосточного центра судостроения и судоремонта).

Строительство буровых судов (собственно, в СССР построено одно судно – «Газпром-1» – на Херсонском ССЗ) можно организовать на вновь возводимых мощностях, а также существующих – Адмиралтейских верфях, Балтийском заводе, заводе «Севмаш», Северной верфи, заводе «Янтарь» и других.

Одновременно следует отметить, что для организации строительства современных средств разведки и добычи углеводородов на вышеуказанных заводах, в том числе подводно-добычных комплексах и FPSO с учетом суровых условий работы и ледовой обстановки в арктических морях России, необходимости соответствия этих средств мировым уровням цен и срокам строительства таких объектов, а также их технической сложности, потребуется:

- оснастить все вышеуказанные заводы

Основные эксплуатационные характеристики СПБУ «Арктическая»

Глубина бурения, м	6500
Количество скважин, шт.	12
Экипаж, чел.	0
Максимальные запасы в рабочем положении, т	1800
Максимальные запасы при штормовом отстое, т	1800
Масса запасов при спуске или подъеме, т	990
Запас дизельного топлива (с учетом расходных цистерн), м ³	712
Автономность по запасам топлива, сут.	45
Автономность по технологическим запасам, сут.	30

прогрессивным металлообрабатывающим и сварочным оборудованием;

- приобрести подъемно-транспортное оборудование большой грузоподъемностью;
- построить сухой док на Северо-западе России;
- провести реконструкцию завода «Звезда», в том числе строительство сухого дока;
- провести дноуглубительные работы.

Строительство судов снабжения и судов-буксиров, завозчиков якорей и других судов обеспечения платформ, которые потребуются в больших количествах для работы буровых платформ, можно организовать на Балтийском заводе, Выборгском ССЗ, а также Адмиралтейских верфях, Северной верфи, «Севмаше», Амурском ССЗ, «Звездочке», «Янтаре» при условии наличия свободных от исполнения ГОЗ мощностей.

Строительство судов типа PSV освоено на заводе «Северная верфь», Выборгском ССЗ; типа АНТС – на Амурском судостроительном заводе. **МП**

Геннадий Данилович КРЕСЛАВСКИЙ, бывший генеральный директор ВЭП «Судоэкспорт» (1985–1992 гг.) и президент СК «Петро-Руссшипинг», к.т.н., лауреат Госпремии СССР

Сергей КИРОВ, аспирант ЦНИИ «Центр»

ППБУ «Полярная звезда»



СПБУ на шельфе





ВСЕГДА В ЦЕНТРЕ СОБЫТИЙ



ФГУП «ЦНИИ «ЦЕНТР»

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

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

Факс: 8 (499) 254-50-56

<http://www.cniicentr.ru>

e-mail: center@sbnet.ru

СТАТИСТИКА • АНАЛИЗ • ПРОГНОЗЫ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Модернизация пунктов пропуска

О развитии инфраструктуры морских пунктов пропуска в регионе Баренцева, Белого и прилегающих к ним морей.

Из выступления руководителя СЗТУ Росграницы Михаила Смолкина на II Архангельском международном туристическом форуме (18–19 июня 2013).

Международный туризм – это в любом случае пересечение государственной границы, вследствие чего наблюдается прямая зависимость между развитием международного туризма с одной стороны и наличием и обустроенностью пунктов пропуска через государственную границу с другой. Морские пункты пропуска (МПП) должны соответствовать двум основополагающим требованиям, предъявляемым в сфере управления границами – обеспечение национальной безопасности государства и создание комфортных условий пересечения государственной границы.

Во исполнение поручений Правительства РФ и протокольных решений Морской коллегии предусмотрены мероприятия по обустройству морских пунктов пропуска, находящихся на Арктическом участке госграницы РФ (Архангельск, Мурманск, Анадырь, Беринговский).

Протяженность морской государственной границы Российской Федерации в Арктике (проходящей по Северному Ледовитому океану) – 20 тыс. км, что составляет треть от общей протяженности государственной границы Российской Федерации.

Речь идёт о пунктах пропуска, имеющих классификацию «пассажирские» либо «грузо-пассажирские». Это морские – Мурманск, Архангельск, Кандакша; воздушные – Мурманск, Архангельск.

Важнейшим фактором, повышающим привлекательность пассажирских пунктов пропуска для туристических потоков, является их обустроенность – современная инфраструктура и модернизированное оборудование контрольных органов. Основная идея повышения привлекательности МПП состоит в сокращении времени нахождения под контрольными операциями пассажиров, транспортных средств и грузов, прибывающих в пункт пропуска. Актуализация вышеуказанной идеи ведет к улучшению состояния МПП, что сказывается на уровне

обслуживания иностранных граждан, прибывающих на территорию Российской Федерации.

Государственно-частное партнерство – эффективный механизм привлечения долгосрочных инвестиций, направленных на развитие инновационных проектов и секторов экономики. С использованием механизма государственно-частного партнерства введен в эксплуатацию ряд МПП. Это, например, энергетические терминалы в портах Усть-Луга, Кавказ, Темрюк, Оля, Высоцк, Светлый, Восточный, Пригородное, Новороссийск, уникальный пассажирский пункт пропуска Морской Фасад (Санкт-Петербург) и т. д.

Одним из условий повышения эффективности функционирования пунктов пропуска, сокращения времени на осуществление контроля является внедрение инновационных технологий.

Активная работа ведется по установлению новых пунктов пропуска. Так, планируется установление временных морских и воздушных пунктов пропуска, задействованных в разработке ресурсов на континентальном шельфе РФ, а также месторождений полезных ископаемых на материковой части (Нарьян-Мар).

Морским пунктам пропуска уделяется наибольшее внимание как в силу стратегического значения Северного морского пути, необходимости содействия раскрытию ресурсного потенциала Арктики, так и в связи с необходимостью создания условий для развития рыбного промысла, сферы торговли, туризма и научной деятельности.

Задача Росграницы и ее территориальных управлений не только в реализации средств ФЦП, но и в организации взаимодействия и координации заинтересованных ведомств и частного бизнеса в деле обустройства пунктов пропуска через государственную границу России, так как пункт пропуска – это не только идеальная точка интеграции трансграничного сотрудничества и синхронизации действий заинтересованных федеральных органов граничащих государств, это сложный комплекс взаимодействия международных интересов. **МП**

TRANSAS



**ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ «ТРАНЗАСА»
ДЛЯ АРКТИЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА,
ОСВОЕНИЯ АРКТИЧЕСКОГО ШЕЛЬФА
И ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА
СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

- **БЕЗОПАСНОСТЬ**
- **ЭФФЕКТИВНОСТЬ**
- **ИННОВАЦИОННОСТЬ**
- **ЭКОЛОГИЧНОСТЬ**
- **СПУТНИКОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**
- **ВЫСОКИЙ КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ**



г. Санкт-Петербург, Малый пр В.О., 54 к. 4
Телефон: +7 812 325 31 31
Факс: +7 812 325 31 32
www.transas.ru



Кругосветное плавание «Седова»

90 лет для человека – это много, а для корабля – самый расцвет сил, тем более если это барк «Седов».

Именно столько отпраздновало крупнейшее в мире парусное судно в 2011 году, а через год отправилось в свое первое кругосветное плавание. «Старичок» доказал, что абсолютно бодр и готов бороться со стихией, выдержав все испытания и через 14 месяцев, 20 июля 2013 года, торжественно пришвартовавшись на набережной Лейтенанта Шмидта в Санкт-Петербурге.

В экспедиции его сопровождал талантливый фотограф из Мурманска Валерий Василевский. Морю и парусникам Валерий посвятил многие страницы своего творчества. Корабли, бесстрашные и величественные, и бесконечная водная гладь, таинственная и неизведанная, захватывающая своей глубиной и просторами,





часто становятся «главными героями» его фотопейзажей.

Через эти фотографии прослеживается длинная история парусного судна, построенного на верфи в немецком Киле в 1921 году. Тогда его назвали «Магдалена Виннен II» – по имени дочери первого владельца барка Карла Виннена. В то время парусник был четвертым по величине в мире.

В 1936 году четырехмачтовый барк выкупила судоходная компания «Норддойчер Ллойд». Новый владелец оборудовал судно кубриками на 70 кадетов и начал использовать одновременно и как грузовое, и как учебное. Барку присвоили новое имя – «Коммодор Йонсен».

Во время Второй мировой войны барк плавал в Балтийском море под германским флагом. А после Советский Союз получил его по репарации вместе с двумя другими немецкими парусными судами – 4-мачтовым барком «Падуя» (ныне «Крузенштерн») и «Горх Фок» (ныне «Товарищ»). Корабль переименовали в «Седов» в честь полярного исследователя Георгия Седова. В январе 1946 года на «Седове» был поднят военно-морской флаг СССР, и судно перевели в класс чисто учебных.

В мореходное состояние его привел в 1951 году новый командир, капитан дальнего плавания Петр Сергеевич Митрофанов. И уже через год барк вышел в первое послевоенное плавание. Еще

через год парусник с курсантами на борту участвовал в гидрографических исследованиях Атлантического океана.

В ходе последующего ремонта на «Седове» были оборудованы кубрики для 164 курсантов, актовый зал, каюткомпания, столовые, спортивный зал, музей, сауна. Подготовлены учебные классы, установлены новейшие технические средства судовождения, наблюдения

и связи. В 1991 году судно передали Мурманскому государственному техническому университету, на нем проходят обучение будущие капитаны, штурманы, механики, радисты.

УПС «Седов» занесен в «Книгу рекордов Гиннеса» как самое крупное из сохранившихся до наших дней парусных судов. **МП**

Автор фото – Валерий ВАСИЛЕВСКИЙ





10 ЛЕТ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ

В 2013 г. исполняется 10 лет с момента основания ФГУП «Росморпорт».

ФГУП «Росморпорт» осуществляет деятельность в 54 из 63 морских портов Российской Федерации. На предприятии работают более 6 тысяч человек в 16 субъектах России.

Главные задачи предприятия — это обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним, эффективное использование федерального имущества и развитие портовой инфраструктуры.

За 10 лет работы ФГУП «Росморпорт» стало системообразующим предприятием в сфере обеспечения безопасности мореплавания и крупнейшим титульным владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры, служебно-вспомогательного флота.

Основные производственные фонды ФГУП «Росморпорт» включают более 500 км морских каналов, 548 причальных сооружений, 84 оградительных сооружений и берегоукреплений, более 250 судов и плавсредств, 18 систем управления движением судов (СУДС), 6 контрольно-корректирующих станций глобальных навигационных спутниковых систем, 41 объект ГМССБ.

В группировку дизель-электрических ледоколов предприятия входят на праве хозяйственного ведения 29 судов различной мощности — это самый крупный в мире флот ледового класса.

ФГУП «Росморпорт» осуществляет комплекс необходимых организационно-технических мероприятий, направленных на реализацию Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. и Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г.

Предприятие обеспечивает привлечение частных инвестиций в развитие морской портовой инфраструктуры России.

За прошедшие 10 лет ФГУП «Росморпорт» инвестировало более 70 млрд руб. в создание объектов морской портовой инфраструктуры за счет средств федерального бюджета и прочих источников финансирования.

www.rosmorport.ru



БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

– НАША РАБОТА

www.rosmorport.ru

«Транзас» в интересах Арктики



*Арктический регион в целом и Северный морской путь в частности названы приоритетными проектами развития на государственном уровне. Создание комплексной системы безопасности судоходства в Арктике – одна из основных целей Транспортной стратегии РФ до 2030 года. Северный морской путь, согласно планам, должен стать главной национальной транспортной магистралью региона. О том, существуют ли сегодня доступные инструменты реализации этого масштабного проекта, насколько они эффективны и востребованы, рассказал **Андрей БЕЛЕНТЬЕВ**, генеральный директор ЗАО «Транзас», руководитель морского направления Группы «Транзас» – известного российского разработчика, производителя и поставщика широкого спектра бортовой электроники, морских и авиационных тренажеров и иной инновационной, наукоемкой продукции гражданского, двойного и военного назначения.*

– Андрей Владимирович, заявленные в проекте цели столь объемны, что могут показаться недостижимыми. Вы как один из руководителей крупной технологической компании – эксперта в этой области можете ли прокомментировать планы с точки зрения их практического воплощения?

– Технические и технологические решения для воплощения этого проекта существуют уже сегодня. Более того, «Транзасом» – одним из его участников – уже выполнен большой объем работ: установлено оборудование кон-

трольно-корректирующих станций (ККС) морской дифференциальной подсистемы ГНСС ГЛОНАСС в Арктике на мысе Стерлигова и на реке Индигирке. В этом году мы успешно выполнили поставку оборудования ККС для оснащения строящегося арктического порта Сабетта (Обская губа), создали сеть ККС на нескольких арктических островах, установили системы управления движением судов на морскую ледостойкую стационарную платформу для нефтяного месторождения «Приразломное», провели модернизацию СУДС

Кольского залива. В настоящее время ведутся работы по оснащению средствами обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта Тикси. По последнему слову техники оборудованы арктические танкеры «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров», суперсовременные ледокольные суда снабжения «Витус Беринг» и «Алексей Чириков», реализуются проекты по оснащению навигационным оборудованием ледоколов проектов 22600 и 21900М, строящихся по заказам «Росморпорта», и это не всё.



Интегрированная мостиковая система производства «Транзас» – арктический танкер «Михаил Ульянов» (копия)



Навигационный тренажёр производства ЗАО «Транзас»

Задача будущего – создать многоцелевую интегрированную систему обеспечения комплексной безопасности объектов, акваторий и территорий Арктического региона России. Вкратце: её компонентами должны стать «модули», объединённые в единый комплекс с четко работающей системой сбора, обработки, регистрации и анализа данных. Для этого все «модули» должны оборудоваться интегрируемым программным обеспечением – в случае систем «Транзаса» это решено давно. Среди «модулей» (можно назвать их компонентами) будут морские и авиационные бортовые решения, береговые системы, беспилотные летательные аппараты и тренажёрные комплексы.

– А если рассказать чуть подробнее...

– Что нужно Арктике? Безопасность – судоходства и людей; эффективность – транзитных перевозок и портовых операций; инновационный, небюрократический подход к выбору технологических решений; внимание к экологическим аспектам; полное спутниковое покрытие. И конечно, Арктике нужны кадры. Только с соблюдением всего перечисленного в комплексе нам действительно удастся сделать регион привлекательным, в том числе и для иностранных грузоперевозок, о чем много говорится руководством страны.

А теперь представьте, что создана система, в которой четко и слаженно работают все компоненты: бортовое навигационное оборудование, умеющее получать и передавать в обработанном виде данные о судовой обстановке, деталях движения ледокольного флота и транзитных судов, ходе добычи и транспортировки ископаемых на шельфе, нештатных ситуациях; береговые системы, осуществляющие контроль и поддержку движения судов и других морских объектов, сбор данных о ходе операций по поиску и спасению, о миграции, об экологической обстановке; и тренажёрные центры, осуществляющие на современном оборудовании подготовку специалистов столь высококвалифицированных, чтобы работать со сложной техникой в сложных погодных условиях. Информацию от этих модулей могут обрабатывать потребители разного уровня: коммерческие структуры, ситуационные центры, государственные службы – экономические, таможенные, миграционные, службы спасения, и т. д.

Каждый из этих модулей – реальность. Морское бортовое оборудование «Транзаса» успешно используется более чем на 13 000 коммерческих судов по всему миру. Более 5500 тренажёрных систем установлены в учебных центрах 91 страны мира,

205 береговых систем управления движением судов успешно поставлены и функционируют в 100 портах 55 стран.

В случае с Арктикой необходимо создать сеть многофункциональных береговых систем разного размера, несколько крупных тренажёрных центров (или дооборудовать и использовать существующие в стране) и ясный протокол взаимодействия судов с общей интегрированной системой. Я говорю сейчас только о высокотехнологичном компоненте системы. Конечно, необходимо строить современные порты, пункты дозаправки, гавани-убежища и другие объекты – одним словом, создавать инфраструктуру. Но это тема другого разговора.

– Звучит красиво. Но в реальности кто, кроме государства, может быть в этом заинтересован?

– Государство прежде всего. Даже многие государства: арктический регион объединяет несколько богатейших стран мира. Естественно, в конкретном случае очевидна необходимость комплексного подхода и совместных усилий государственных органов и компаний транспортной отрасли (как я уже сказал, «Транзас» включен в эту работу и готов продолжать в том же направлении) для решения задач освоения Арктического шельфа и восстановления транспортного потенциала страны на новом уровне.

Но очевидны и интересы крупных судоходных компаний. Когда этот комплекс работает, а вместе с ним – четкая система портовых операций, оптимизирующая время стоянок в порту, время, отводимое на дозаправку, на растаможивание грузов и пр. – судоходным компаниям будет выгодно пользоваться кратчайшим путем из Европы в Азию, Америку и наоборот. В конечном счёте это удешевит стоимость перевозимых товаров, в чём заинтересованы уже все мы.

На поверхности интерес добывающих компаний – шельфовые запасы только начинают разрабатываться. Эффективность и, главное, безопасность этой работы – сфера прямых интересов добывающих гигантов и страны в целом.

– И вы верите в то, что стороны пойдут навстречу друг другу?

– Нет смысла противодействовать. У Северного морского пути есть все шансы стать первым в России реализованным проектом E-navigation, превратиться в настоящую северную морскую электронную магистраль. Без интеграции все системы, какими бы современными они ни были, ни организационно, ни технически не смогут выполнять функции глобального мониторинга и статистического анализа объектов морской деятельности, особенно в таком огромном регионе, как Арктика. Поэтому слаженная работа всех заинтересованных сторон в плотном сотрудничестве с государством – залог успеха в решении этой важнейшей стратегической задачи. **МП**



Тренажёр буровой установки

Мария КРАСКОВА



Внедрение новой морской техники и технологий – неперемнное условие успешного освоения арктического шельфа России

В утвержденной Президентом Российской Федерации Владимиром Путиным 20 февраля 2013 года Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года среди ключевых отрицательных факторов, влияющих на развитие этого сложного климатического региона, отмечаются:

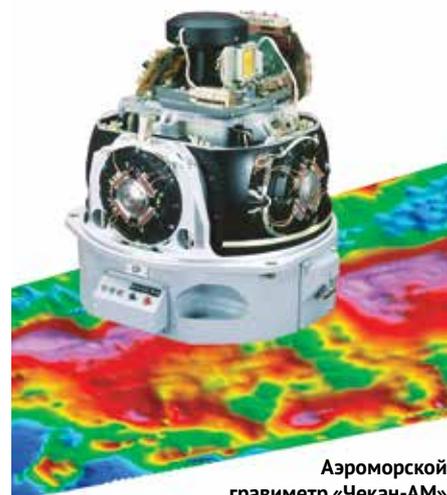
- отсутствие российских современных технических средств и технологий для поиска, разведки и освоения морских месторождений углеводородов в арктических условиях;

- недостаточное развитие навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания.

На решение проблем обеспечения отечественного транспортного флота и нефтегазового комплекса современными судами арктического плавания, техническими средствами и оборудованием для освоения арктического шельфа в настоящее время направлена большая часть мероприятий Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской

техники» на 2009–2016 годы (ФЦП РГМТ). За прошедший период разработано 18 концептуальных проектов судов арктического плавания (танкеров, газозовозов, ледоколов, судов технологического флота, буровых судов и платформ, исследовательских судов и других морских объектов), выполнено более 130 НИОКР по созданию нового морского оборудования и технических средств. Основной задачей последующих этапов программы является внедрение выполненных разработок в практику арктического флота и нефтегазового комплекса на шельфе. Необходимо отметить, что на этом пути много препятствий, в том числе сложившаяся тенденция по объективным причинам в 90-е годы использования заказчиками только импортной техники и оборудования.

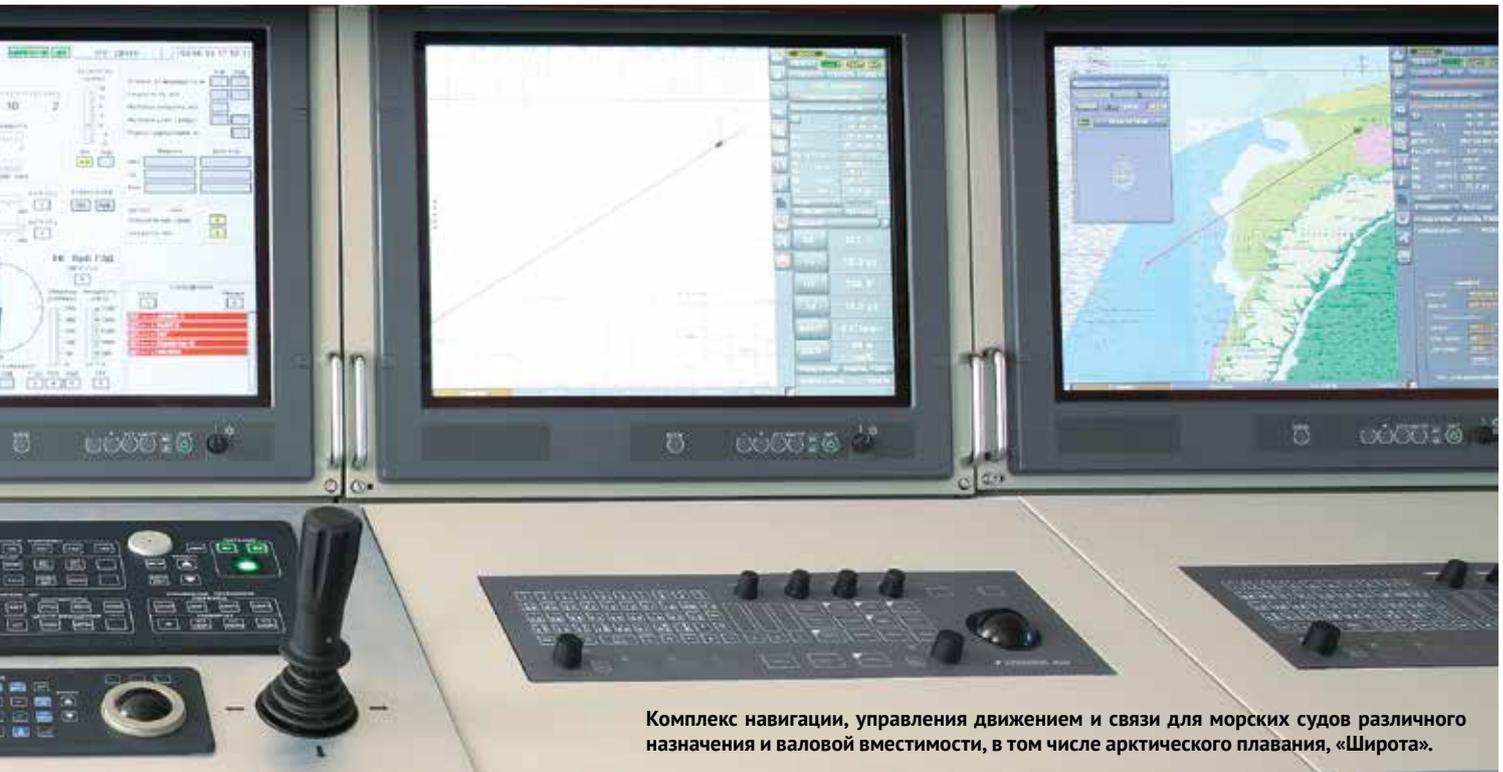
В области создания техники для морской нефтегазовой отрасли концерном серийно выпускается малогабаритный аэроморской гравиметр «Чекан-АМ», позволяющий проводить гравиметрическую съёмку с борта научного судна или летательного аппарата. Аэроморской гравиметр «Чекан-АМ» в последнее де-



Аэроморской гравиметр «Чекан-АМ»

сятилетие является лидером продаж в мире среди приборов данного типа.

В настоящее время наиболее эффективным способом освоения арктических месторождений является кустовое наклонно-направленное, горизонтальное и многозабойное бурение с дальними и сверхдальними отклонениями стволов от вертикали. Проводка и контроль такого



Комплекс навигации, управления движением и связи для морских судов различного назначения и валовой вместимости, в том числе арктического плавания, «Широта».

рода скважин невозможны без применения самого современного технического оборудования, которое сегодня производится для собственных нужд гигантами мирового нефтесервиса (Shlumberger, Halliburton, Baker Hughes). В результате отечественная нефтегазодобывающая отрасль оказывается зависимой от импорта не только оборудования, но и услуг по бурению.

Для ликвидации подобной зависимости за последние несколько лет в ходе ФЦП РГМТ группой российских предприятий (ОАО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» – головное, ЗАО «Специальное конструкторское бюро приборов подземной навигации», ОАО «Электромеханика», ОАО «ВНИИГИС») выполнен целый ряд разработок, которые, имея разнонаправленную направленность, касаются практически всех актуальных проблем, возникающих при строительстве нефтегазовых скважин в условиях арктического шельфа. В июне 2013 года в соответствии с контрактом с Минпромторгом России завершена ОКР «Азимут» «Разработка технологии создания морского телеметрического комплекса для управления бурением нефтегазовых скважин для использования на объектах добычи углеводородов на арктическом шельфе». В настоящее время в рамках ФЦП РГМТ по контрактам с Минпромторгом России ведется ОКР «Ротор» – «Разработка технологии создания базовых технических средств автоматизированного комплекса управляемого роторного бурения нефтегазовых скважин для морских буровых платформ». В результате этих работ будет сформирован законченный современный морской буровой комплекс на полностью

русской технической базе.

В интересах обеспечения безопасности функционирования подводных трубопроводов для транспортировки углеводородов с 2012 года ОАО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» совместно с ФГУП «АКИН», МГТУ им. Н. Э. Баумана, ЗАО «Специальное конструкторское бюро приборов подземной навигации» выполняет ОКР «Ориентир» «Разработка комплекса технических средств внутритрубной диагностики морских магистральных трубопроводов».

В рамках ФЦП РГМТ уже создан целый ряд отечественных образцов морской техники и оборудования. В направлении судового приборостроения ОАО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» созданы интегрированная мостиковая навигационная система «Созвездие» и комплекс навигации, управления движением и связи для морских судов различного назначения и валовой вместимости, в том числе арктического плавания, «Широта». В создании комплекса «Широта» принимали участие ЗАО «Транзас», ОАО «Концерн «НПО «Аврора» и ФГБУ «АНИИ».

Также концерном разработаны и выпускаются: три типа судовых магнитных компасов серии «Азимут», электромагнитный лаг ЛЭМ2-1М и навигационный эхолот ЭН-200, рассчитанные на применение как на водоизмещающих судах, так и на судах на подводных крыльях; уникальный радиодоплеровский лаг РДЛ-4,

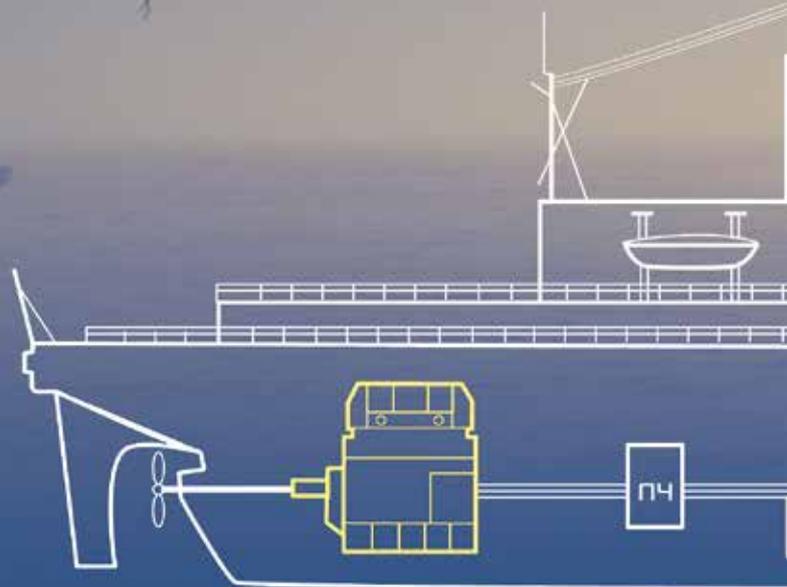


предназначенный для измерения скорости судна неконтактным способом относительно подстилающей поверхности (область применения – суда на воздушной подушке, ледоколы). Проходят испытания и сертификацию новый гироскоп «Омега» на волоконно-оптических гироскопах и спутниковый компас с инерциальной коррекцией «Вега». Предлагается для поставок потребителям малогабаритный указатель скорости поворота судна на микромеханических гироскопах «Березина». Отличительной особенностью разработанного оборудования является его соответствие требованиям не только Российского Морского Регистра судоходства и Международной морской организации, но и вступившего в действие «Технического регламента безопасности объектов морского транспорта».

А. Г. Василевская, начальник отдела маркетинга и инвестиций ОАО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор»

Отечественные разработки для флота

Основываясь на многолетнем опыте разработки и производства электротехнической продукции, специалисты Российского электротехнического концерна «Русэлпром» создают электрооборудование различного назначения для нужд судостроительной промышленности.



Ведущими предприятиями концерна являются ООО НПО «Ленинградский электромашиностроительный завод», ОАО «ПК Владимирский электромоторный завод», ОАО «Сафоновский электромашиностроительный завод», ОАО «НИПТИЭМ».

В предлагаемых технических решениях учтены прогрессивные наработки последних лет, созданные в результате активного участия электротехнического концерна «Русэлпром» в выполнении опытно-конструкторских работ в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.» совместно с предприятиями отечественной науки и промышленности, такими как ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ОАО «НПО «Сатурн», ОАО ЦС «Звёздочка» и др.

Совместно с «НПО «Винт» была разработана линейка частотно-регулируемых электродвигателей для подруливающих устройств мощностью от 300 до 2000 кВт. В 2012 г. был изготовлен и успешно испытан в составе подруливающего устройства головной образец электродвигателя мощностью 1100 кВт.

Концерн «Русэлпром» совместно с ФГУП «ЦНИИ «СЭТ» подготовил опыт-

ные образцы асинхронных электродвигателей для движительно-рулевых колонок мощностью в диапазоне от 1,5 до 8,5 МВт. В настоящее время на этапе испытаний находятся первые образцы гребных электродвигателей 2,5 и 8,5 МВт с номинальной частотой вращения 750 об./мин.

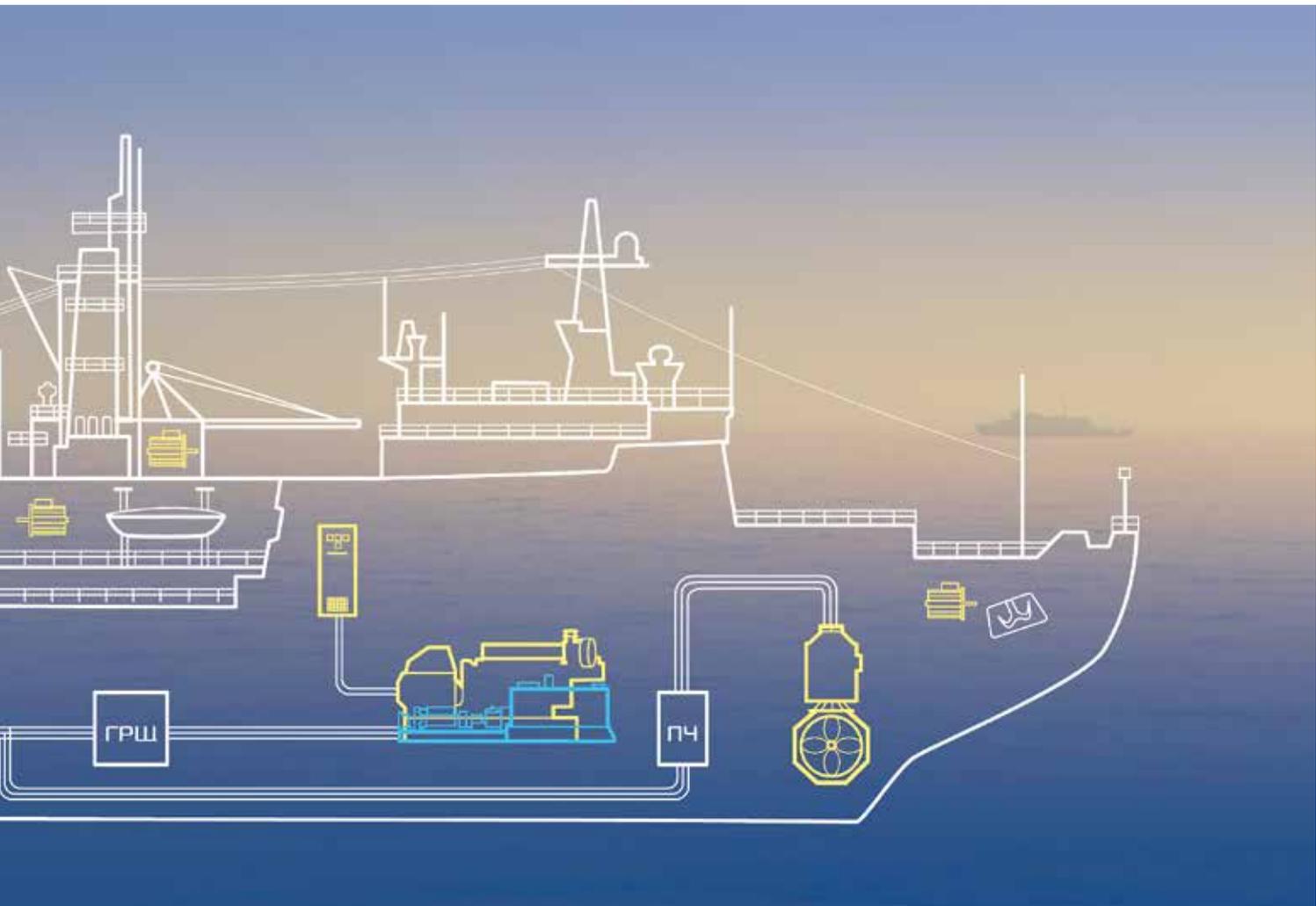
Специалисты концерна накопили огромный опыт в области разработки дизель- и турбогенераторов и систем возбуждения к ним в мощностном диапазоне от 300 до 9000 кВт. Отдельного внимания заслуживает разработанный инженерами «Русэлпрома» редукторно-генераторный блок-модуль (РГБМ) мощностью 8 МВт, который включает в себя синхронный генератор, редуктор и теплообменники, выполненные на единой раме. РГБМ предназначен для работы в составе морского синхронного газотурбогенератора. Подобный агрегат может применяться в качестве основного источника питания электроэнергетической системы крупного судна или добывающей платформы.

Помимо выпуска единичных образцов электротехнического оборудования морского исполнения, на сегодняшний день концерн готов выступить в каче-

стве поставщика систем электродвижения судов различных классов. Добиться этого позволило наличие собственных крупных производственных и научно-технических центров, а также сложившихся партнерских отношений с проектировщиками и производителями морской техники.

На Международном военно-морском салоне–2013 «Русэлпром» совместно с НПО «Сатурн» представил оригинальные технические решения на базе редукторно-генераторного блок-модуля с турбогенератором ТПСМ, а также судовые синхронные дизель-генераторы серии СГДМ, гребные асинхронные электродвигатели серии ГЭД, асинхронные вертикальные электродвигатели серии ДВА, асинхронные низковольтные электродвигатели морского исполнения, бесщеточные системы возбуждения для судовых дизель- и турбогенераторов.

Комментирует директор Дирекции по судовой электромеханике ООО «Торговый дом «Русэлпром» Максим Свиридов: «В рамках МВМС–2013 нам удалось в очередной раз доказать состоятельность российских производителей. Совместно с НПО «Сатурн» мы реализова-



ли уникальные технические решения, которые полностью снимают задачу импортозамещения. Во время салона мы продемонстрировали эти решения главным конструкторам и специалистам центральных конструкторских бюро ВМФ. Уже сейчас понятно, что наш концерн будет участвовать в следующем Военно-морском салоне, который пройдет в 2015 году. К этому времени мы сможем продемонстрировать всю систему электродвижения кораблей».

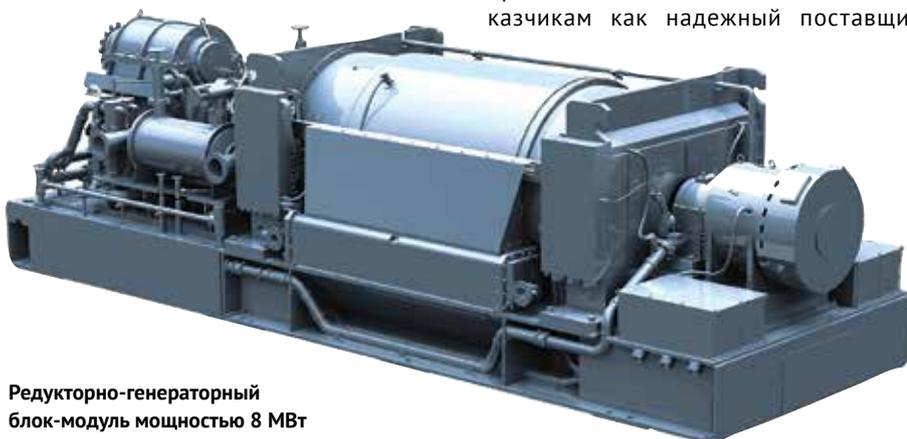
Для судов ледового класса нужны ДРК другого типа – такие, у которых

гребной электродвигатель размещается в подвесной гондole под корпусом судна, в непосредственной близости от гребного винта. «Движительно-рулевые колонки этого типа дороже, но у них есть ряд преимуществ, – подчеркнул Максим Свиридов. – Во-первых, двигатель не съедает место на самом судне, что особенно важно для танкеров и платформ с их тесными палубами. Во-вторых, он выдерживает большие перегрузки, позволяя судну или платформе резать лед гребным винтом, как фрезой».

В рамках МВМС–2013 «Русэлпром» представил себя потенциальным заказчиком как надежный поставщик,

обладающий мощным научно-техническим и производственным потенциалом, работающий в кооперации с сильными партнерами. В этом убедились посетители стенда, в числе которых были главком ВМФ Виктор Чирков, заместитель министра обороны Юрий Борисов, генеральный конструктор Санкт-Петербургского морского бюро машиностроения «Малахит» Владимир Пялов, руководители Объединенной судостроительной корпорации, представители Северного ПКБ, КБ «Вымпел» и другие специалисты.

Концерн планирует продолжить своё участие в подобных мероприятиях: в следующем году он примет участие в Международной выставке и конференции по судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «Нева», а в 2015 году – в очередном Военно-морском салоне. К тому времени оборудование, которое в 2013 году представлялось в виде макетов и схем, уже будет не только запущено в производство, но и установлено на российских судах. **МП**



Редукторно-генераторный блок-модуль мощностью 8 МВт

По материалам пресс-службы концерна «Русэлпром»



Идеи академика А. Н. Крылова – инструмент подъема судостроения России

Круглый стол, посвященный 150-летию великого русского кораблестроителя академика Алексея Николаевича Крылова и проблемам российского судостроения, состоялся в августе в Москве. Организатором круглого стола выступило Общероссийское движение поддержки флота совместно с Центральным научно-исследовательским институтом «Курс» и Национальной палатой судоходства.



Заседание круглого стола открыл капитан 1 ранга запаса, кандидат политических наук, председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Петрович Ненашев. Поздравляя собравшихся со 150-летием великого русского кораблестроителя, ученого Алексея Николаевича Крылова, он отметил, что Крылов – ориентир не только для начинающих свою учёбу и деятельность молодых граждан страны, но и для современных руководителей, учёных. Алексея Николаевича навсегда запомнят как человека с принципами, посвятившего всю жизнь России, науке, кораблестроению, флоту. И первое, что надо сделать, по мнению Михаила Ненашева, – это включить на ином качественном уровне крыловское научное, прикладное наследие в современное образование, в подготовку судостроительных кадров, в популяризацию механики, инженерной, конструкторской мысли.

Ненашев подчеркнул, что перед отечественными судостроителями стоит важная и сложная задача: в ближайшие годы в российский морской и речной флоты необходимо поставить свыше 5 тыс. судов. Рыбопромысловому флоту также надо обновить свои компании новыми судами, и здесь счёт идёт на сотни и сотни рыбацких судов различного водоизмещения. Потребность в строительстве судов для морской науки, Росгидромета, для других целей также необходимо удовлетворить в это десятилетие.

Развитие народного флота России – яхтинга, парусных и водных видов спорта – по словам председателя ОДПФ, требует качественной и недорогой судостроительной продукции и соответствующей инфраструктуры на морях, реках, озерах. Военно-техническое, транспортное и экономическое сотрудничество с другими странами уже сейчас и в будущем ежегодно может формировать заказы на десятки кораблей и судов.

Чтобы решить эти задачи, требуется постоянно и творчески работать на объединение здоровых сил в российском обществе, в профессиональном сообществе судостроителей и судоремонтников. Необходимо создать систему добросовестного диалогового взаимоотношения в судостроительном сообществе в духе Крылова и сделать регулярными крыловские круглые столы, конференции, лекции. Они должны стать, по мнению Ненашева, интересной и содержательной площадкой для дискуссий, обмена действительно современными, лидирующими мнениями.

Далее перед участниками круглого стола выступил Лев Михайлович Клячко, генеральный директор Центрального научно-исследовательского института «Курс», доктор технических наук. Он напомнил, в 1908 году стараниями Крылова, занимавшего пост главного корабельного инспектора, была принята масштабная программа кораблестроения. Расходы на неё предполагались громадные. Но академик записал в одной

из своих книг, что если их сопоставить с важностью флота для обороны государства и если принять в расчет, что всё будет исполнено в России, то все эти миллиардные затраты пойдут на развитие промышленности, на создание рабочих мест. А значит, получит развитие экономика страны.

Клячко заметил, что в 90-е годы многие не понимали этот важнейший принцип и, к сожалению, до сих пор не понимают: «Мы видим примеры закупки кораблей за рубежом, где, может, стоимость отдельного корабля чуть меньше, чем отечественного; но если сравнивать с боевыми возможностями, если сравнивать со стоимостью по всему жизненному циклу и самое главное, что эти деньги пойдут на развитие отечественного машиностроения, а не на развитие нашего партнера, то выгода видна всем. Вот эту проблему не понимают. Я хочу особо подчеркнуть, что сейчас на программу вооружения флота будут тратиться беспрецедентные финансовые средства, сопоставимые с тем, что было в советское время. Но вместе с тем, мы видим неоднократные попытки провести секвестр программы кораблестроения, в том числе объясняя якобы неготовностью промышленности осваивать эти средства. Академик Крылов тоже писал на тему чиновничьей близорукости в своих научных и общественно-публицистических трудах. И следующий момент, о котором говорил Алексей Николаевич Крылов: развитие флота должно носить комплексный характер. Необходимо своевременно развивать все составляющие силы нашего флота, а не одно за счёт другого».

Генеральный директор ЦНИИ «Курс» также сказал о том, что сегодня, как и раньше, важно поддержать кораблестроительную науку: «Сейчас начинают выделяться беспрецедентные средства на развитие экспериментальной базы российского судостроения, чего не было почти двадцать лет. Формирование идёт и в рамках программы развития оборонно-промышленного комплекса и в рамках развития гражданской морской техники. В том же, ныне современном, центре Крылова строятся два новых бассейна, один из них – ледовый, который не имеет аналогов в мире».

Заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве России Олег Иванович Бочкарёв говорил о проблеме с кадрами. В частности, он поднял вопрос о том, что средний возраст специалистов-кораблестроителей подходит к 70 годам: «Это и хорошо и плохо. Хорошо, потому что есть, у кого поучиться. Думаю, что в кораблестроении, как в любой классике, полноценное образование является основой. Сначала классике надо научить, а потом уже обучать современным способам, внедрять современные технологии строительства, совре-



Сейчас начинают выделяться беспрецедентные средства на развитие экспериментальной базы российского судостроения, чего не было почти двадцать лет

менную логистику и тому подобное. Но в основу всегда положено классическое образование... Поэтому старшее поколение, которое может учить – это хорошо! Но нам, естественно, нужно привлечь и новое поколение, чтобы было кому передать опыт, кто завтра будет создавать отрасль, кто завтра будет работать и достигать новых результатов».

Бочкарёв предложил объединить усилия, чтобы популяризировать среди молодежи профессию кораблестроителя, привлекать молодых учёных и говорить о тех задачах, которые должны решать отечественное судостроение и ОСК. Многие на круглом столе отмечали, что, несмотря на финансирование отрасли, главная проблема остается: это потеря кадров. Молодое поколение только-только начинает приходить на инженерные специальности.

Среди других острых вопросов заместитель председателя ВПК отметил проблему системных технических решений: «Приведу пример из авиации. Как известно, морская авиация – основной род ВМФ России. У нас есть хороший планер ТУ-160 – это отличная машина, уникальный самолёт. Сегодня, к сожалению, сварить планер, цельноалюминиевый – очень большая проблема, потому что произошла потеря компетенции, ушли рабочие. А технология, она есть, она же никуда не делась, она же на бумагу положена, она в чертежах, она в инструкциях, методиках».

Президент Национальной палаты судоходства, доктор технических наук, капитан морского торгового флота России Алексей Юрьевич Клявин начал свое выступление с констатации того факта, что обыватели не понимают, чем занимается



Проводы эскадренного броненосца «Ослябя» в Порт-Артур, июль 1903 г.

флот: «Про флот вспоминают в двух случаях: либо когда видят белый пароход, либо когда что-то неординарное происходит. Можем вспомнить «Титаник» или «Булгарию», вчерашние события на Иртыше. А обычный человек, по большому счету, не понимает, чем занимается флот, зачем он нужен и какие вопросы решает. Известно, что автомобильным транспортом перевозится более 6 млрд тонн, а внутренним водным или речным флотом перевозится около 150 млн тонн. То есть на порядки разница. Но мы берем другой показатель, который отражает тоже транспортный процесс, он называется грузооборот, и там картина совершенно другая. Автомобильным транспортом перевозится 230 млрд тонн на км, а речным транспортом (учтите ещё ограничение по временам года) перевозится 80 млрд тонн на км, то есть цифры сопоставимы. Это говорит о том, что речной флот перевозит большие партии грузов на большие расстояния, совершает колоссальную работу. Если эти грузы отдать автомобильному транспорту, то дороги встанут. Люди в большинстве своём не знают, что такое море и река, по этой причине нет стимулирующего общественного настроения, нет политического электората, нет государственной поддержки в правительственных и законодательных органах».

Он также напомнил, что на территории России расположено громадное количество судоходных гидротехнических сооружений, в своё время была сделана целая система гидротехнических объектов, особенно в европейской части страны. И чтобы обеспечивать судоходство, необходимо поддерживать соответствующие габариты, гарантированные глубины на всем протяжении единой глубоководной системы. Это и есть колоссальная работа, которую проводит речной транспорт в интересах всей страны.

Другая проблема заключается в том, что почти весь гражданский флот советских времен был построен в других странах в 70–80-е годы. В нашей же стране не было создано ни одного пассажирского речного судна. Всё это привело к тому, что средний возраст грузового и пассажирского флотов – более 30 лет, круизного – более 40! И тут мало обновить флот – надо привести его в соответствие с общепринятыми нормами, теми же экологическими стандартами.

«В этой связи мы ведём и намерены вести дальше работу

«Нами была выдвинута инициатива по разработке утилизационного гранта», – заявил президент Национальной палаты судоходства



с Правительством, – продолжил Алексей Клявин, – нас понимают: и президент поддерживает, и министр транспорта. Особенно эта поддержка проявлена в принятии 305-го закона. Суть этого закона заключается в выстраивании надёжных связей судостроения и судоходства. Ведь если не будет прибыльного и рентабельного судоходства, то не будет и судостроительства, потому что никто не придёт заказывать суда. В законе две части: одна посвящена судоходству, другая – судостроению. Надо сказать, что вопросы по судоходству закон решил – сегодня мы видим определённое увеличение регистрации судов под российским флагом. Вопросы же судостроения он не решил, ни одной специализированной зоны судостроения не создано.

У нас в стране по-прежнему нет таких длинных и дешёвых денег, как на Западе. С пониманием к этой проблеме подошло Правительство, и было принято соответствующее постановление, которое направлено на компенсацию процентных ставок по кредитам. Но, к сожалению, в этом году оно не действует! Мы уже бьем во все колокола – у судостроительных, судоходных компаний лежат на столах контракты, но они ничего не могут подписать, поскольку без компенсации процентной ставки – за 12–14 % годовых – никто не будет строить суда при таком капитал-индексе».

Но решение одной задачи выявит другую: что делать со старым флотом? Если судно типа «Волгодонск» сдать на металлолом, за него дадут примерно 300–400 тыс. долл. Если продать на вторичном рынке, можно выручить около 2 млн долл. Желание нажиться порождает нездоровую, недобросовестную конкуренцию. К тому же, заметил Клявин, старый флот – не значит плохой. Если вкладывать деньги, можно поддерживать техсистемы и механизмы в рабочем состоянии, однако это непросто для 30–40-летнего парохода.

«Нами была выдвинута инициатива по разработке утилизационного гранта, – заявил президент Национальной палаты судоходства. – В этом вопросе мы решаем две задачи: даём импульс судостроению и при этом условии порядка 30–40 судов в год можем строить на наших, отечественных верфях; и второе – решаем проблему привлечения на реку и в море новых судов, экономичных, энергоэффективных. В судостроении, это хорошо известно, необходимо развитие связей со смежными отраслями: энергетикой, металлургией, высокими технологиями, обучением и подготовкой кадров и др. Комплекс мощных мероприятий, который мы можем реализовать, позволит и нашей стране развиваться. Мы в широком смысле – морская, речная, судостроительная, рыбопромысловая корпорация, выполняем важную задачу, о которой мало кто знает».

О судостроении для морского и речного флота говорил Сергей Александрович Герасименко, доктор экономических наук, начальник Инвестиционного управления АКБ «Новиком-





Впервые за триста лет существования нашего государства как морской державы именно от флота, его мощи зависит, останется ли Россия на геополитической карте мира или нет

банка». Он согласился, что 305-й закон и правительственное постановление, которые принимались в целях развития отрасли, не работают. А всё потому, что те люди, которые изобретали механизм исполнения, оторваны от реальной практики жизни, они слабо связаны с финансированием и строительством судов. В законе не учтены элементарные вещи: например, что идёт постоянное удорожание запчастей, комплектующих. При этом Герасименко подчеркнул, что сама идея об особой экономической зоне, в которой при создании комплекса предприятий или хотя бы одного предприятия предприниматель получает право на компенсацию процентной ставки, хорошая.

«Но чтобы предприятие зарегистрировать, надо два чемодана документов представить и пройти 33 этажа чиновников», – заметил начальник Инвестиционного управления АКБ «Новикомбанка». И продолжил: «Мы как банк занимаемся вопросами финансирования, в том числе и в сфере судостроения, но этот процесс идёт с большим скрипом. Потому что мы в основном видим заводы, на которых построить современные суда, отвечающие требованиям пассажиров, бизнеса, невозможно. Многие цеха, за исключением известных городов, ничего не стоят с точки зрения залогового механизма. Второе, конечно, это команда, проблема с людьми. Мы же видим, например, кто сегодня занимается сварочными работами: комплексные бригады с Украины варят за 300 руб./ч. На судостроительных заводах, где я был – могу перечислить порядка десяти, – везде украинские бригады сварщиков.

А надо, чтоб российское государство поддерживало в реальности, а не в программах, разработки российских ученых. Мне недавно удалось познакомиться с технологиями, которые предлагает фризинский Институт лазерной сварки. Один из его руководителей, учёный, создал на основе оптоволоконной сварки новый механизм для научного и промышленного производства. Ученый Гапонцев создал мировую компанию, по его технологии в Южной Корее построен судостроительный завод, в который входят несколько цехов лазерной свар-

ки, с практически отсутствием человеческого участия. Есть контролеры, которые сидят на пультах, всё отлажено, как у роботов. Сейчас немцы пошли этим путем, они будут использовать эти сварочные машины. И этим же путем пошла Индонезия, идут китайцы. А в нашей же стране, где эта технология изобретена, – не применяется!»

Герасименко подчеркнул, что необходимы экономические механизмы, позволяющие судостроителю использовать возможности новых российских технологий. Сначала нужно внедрять новые разработки в отечественное судостроение, а потом продавать другим. Надо умело задействовать финансовые рычаги, необходима некоторая свобода налогообложения. Сегодня уже проявляется положительная воля государства по ускорению механизма финансирования, но, к сожалению, период от утверждения бюджета до получения ассигнований из этого бюджета рассчитывается в большой срок.

В свою очередь Алексей Андреевич Кравченко, начальник Департамента информационной политики и коммуникаций Объединенной судостроительной корпорации, говорил об энтузиазме и тоже привел в пример академика Алексея Крылова. Ведь когда Крылов активно вошел в судостроительную, научную и политическую жизни общества, ситуация была ничуть не лучше сегодняшней, а с флотом и судостроением – и того хуже. В начале XX века у России не было советского наследия, гигантской промышленной инфраструктуры, научного задела мирового класса и второго по значимости ВМФ. Однако страна училась работать в непривычных условиях рынка, ощущая болезненные последствия Крымской войны: общенациональное унижение, разброд и шатания в умах образованной части общества. Крылов сумел объединить разрозненные островки знаний из разных дисциплин, дать им новое качество и породить новое научное направление, заложив тем самым фундамент судостроительной науки.

«Пора донести до всех мыслящих людей нашего Отечества, – продолжил Алексей Кравченко, – что впервые за триста лет существования нашего государства как морской державы именно от флота, его мощи зависит, останется ли Россия на геополитической карте мира или нет. Сегодня флот выходит на первый план. Уже ясно: не станет флота – не будет России. Руководство страны ставит задачу воссоздать промышленную инфраструктуру, способную создать и поддерживать эту мощь. А воссоздание начинается с того момента, когда морское, судостроительное сообщество внутри себя научится взаимодействовать, смотреть более или менее в одну сторону и оперировать одними понятиями ради главной цели».

По итогам круглого стола сформирован план совместной работы для реализации взаимодействия в интересах отечественного судостроения и Российского флота. **МП**

Общероссийское движение поддержки флота



Первый «Мистраль»: качественно и в срок



26 июня 2013 года, день в день согласно условиям контракта, Балтийский завод спустил на воду кормовую часть первого десантно-вертолетного корабля-дока типа «Мистраль». Уже через месяц, 28 июля, корма была доставлена в Сен-Назер (Франция) на верфь STX-France, где ее состыковали с изготовленной там носовой частью корабля.



Зимние работы



Весенние работы



Первый российский вертолетоносец строился в очень сжатые сроки – менее года, а по независящим от Балтзавода обстоятельствам эти сроки были сокращены еще на три месяца. В связи с дополнительными требованиями, поступившими от Минобороны РФ, корабль, который планировался как серийный, фактически стал головным.

Контракт на «Мистраль» достался Балтийскому заводу одним из первых с начала его оздоровления, вскоре после вхождения верфи в состав Объединенной судостроительной корпорации. Работы шли под контролем Военно-промышленной комис-



Слева направо:
И. Дестефанис,
Л. Кастэн,
А. Вознесенский

сии при Правительстве РФ, а незадолго до спуска на воду с их ходом лично ознакомился председатель ВПК Дмитрий Рогозин.

Как отметил вице-президент ОСК Сергей Форафонов, руководству петербургской верфи удалось в кратчайший срок организовать и наладить высокоуправляемое и эффективное производство, в результате чего столь ответственный заказ удалось выполнить точно в срок.

«Сколько я слышал сомнений, что Балтзавод не справится, но балтийцы в очередной раз подтвердили свою репутацию профессионалов самого высокого уровня», – с гордостью за свой коллектив говорит генеральный директор ООО «Балтийский завод – Судостроение» Александр Вознесенский. При этом немаловажен и вклад руко-

водства самой ОСК. Возглавлявший на тот момент ОСК Андрей Дьячков в критический для проекта период мобилизовал предприятия корпорации на поддержку Балтзавода кадрами. Топ-менеджеры департамента военнотехнического сотрудничества ОСК буквально дневали и ночевали на заводе. Они вели переговоры с STX и DCNS, организовывали поставки давальческого оборудования с французской стороны. Адмиралтейские верфи, чей инженерный центр должен был адаптировать для Балтзавода французский проект и разработать рабоче-конструкторскую документацию ДВКД, очень качественно и в срок выполнили свою часть общего дела. Более того, гендиректор Адмиралтейских верфей Александр Бузаков предоставил в аренду Балтийскому заводу территорию и оборудова-

ние своего предприятия для изготовления и окраски секций.

«Я рад констатировать, что та мотивация, те усилия, которые объединили сотрудников Балтийского завода, Адмиралтейских верфей и корабелов STX-France, привели к тому, что мы в должные сроки вышли на эту стадию реализации нашего совместного проекта», – отметил директор программ ДВКД компании DCNS Ив Дестефанис.

«Хочу поблагодарить Балтийский завод, они приложили титанические усилия, выполняя свою часть заказа, – отметил генеральный директор STX-France Лорэн Кастэн. – Им пришлось восстанавливать работу предприятия, осваивать стандарты, которые были им неизвестны, работать с документами, написанными на неизвестном им языке. Но они справились».

Павел ГОРОШКОВ



Спуск на воду



Стыковка двух частей корабля

Порт меняет прописку

Группа компаний
«Ростовский порт»
расширяет сферу
своего бизнеса



На состоявшемся в августе у Президента России Владимира Путина совещании, где обсуждались планы по наращиванию возможностей портовой инфраструктуры в Азово-Черноморском бассейне, было констатировано, что инфраструктурные ограничения в работе портов начинают тормозить экономику. При том, что грузооборот морских портов России за 7 месяцев 2013 года вырос на 4,5 %, аналогичный показатель портов юга России снизился на 3 %.

Президент отметил, что российские порты Азово-Черноморского бассейна занимают второе место после Балтики по объему грузооборота, причем с каждым годом нагрузка на них возрастает. По оценкам экспертов, к 2030 году потребность в перевалке только сухих грузов в портах Южного федерального округа достигнет 150 млн тонн, что более чем в два раза превышает сегодняшние возможности.

ПЕРЕНОС ПОРТА

Чтобы обеспечить растущие объемы переработки грузов, руководство Ростовского порта уже сегодня предпринимает решительные меры по расширению возможностей предприятия. В настоящий момент в рамках подписанного соглашения с Администрацией города Ростова-на-Дону ведутся подготовительные работы по переносу 1-го грузового района порта из центра Ростова-на-Дону на левый берег Дона, что существенно увеличит возможности компании. А освободившаяся территория будет передана городу под набережную, вид на которую откроется как раз с того участка левого берега Дона, где к началу игр Чемпионата мира по футболу 2018 года должна появиться спортивно-рекреационная зона.

Сегодня Ростовский порт — это группа компаний, являющаяся отраслевым холдингом. В состав группы, помимо ОАО «Ростовский порт», входят ООО «Транспортная экспедиционная компания «Ростовский порт», ЗАО «Судоремонтный завод «РИФ», ООО «Первая стивидорная компания «Ростовский порт», ООО «Судостроительная компания «DDD» (строительство пассажирских теплоходов и маломерных судов).



Председатель Совета директоров
ОАО «Ростовский порт» Олег Игоревич ГРЫЗЛОВ



Проект катера с корпусом из пластика HDPE



Теплоход проекта Dolphin

ОАО «Ростовский порт» представляет собой четыре территориально независимых грузовых района. Первые три из них перешли к ОАО «Ростовский порт» в 1993 году в результате приватизации, а 4-й район с причалом в 500 погонных метров и земельным участком в 6 га был освоен и введен в эксплуатацию в 2007 году.

Перенос порта и последующее развитие набережной – довольно затратные мероприятия. По оценкам специалистов, в освоение левобережной территории планируется инвестировать около 2 млрд руб. В результате общая площадь 4-го грузового района за счет новых земель составит около 26 га, а длина причальной стенки нового района превысит километр. Столь существенные капитальные вложения руководство порта не пугают – в строительство вложат как собственные, так и привлеченные денежные средства.

– Несмотря на демонтаж грузового района, будут сохранены все рабочие места, – подчеркнул председатель Совета директоров ОАО «Ростовский порт» Олег Грызлов. – Более того, с учетом номенклатуры грузов нового грузового района порта рабочих мест станет еще больше. Закончить переезд планируем в 2016 году. Перевезем только лучшее оборудование, а всю устаревшую технику спишем. Оснадив современной погрузочной техникой новую производственную территорию, увеличим производительность не менее чем в полтора раза. В итоге мы получим современное предприятие с потенциалом эксплуатации и развития на десятилетия вперед.

ПОНТОНЫ ДЛЯ ОЛИМПИАДЫ

В сентябре в будущей олимпийской столице прошел XII Международный инвестиционный форум «Сочи–2013». Именно к этой дате ООО «Транспортная экспедиционная компания «Ростовский порт» завершило выполнение своих обязательств перед Сочинским морским торговым портом. Яхтенная марина на 247 яхт создана в акватории морского порта Сочи в рамках масштабного олимпийского проекта «Международный центр морских пассажирских и круизных перевозок». В новой гавани смогут швартоваться яхты длиной от 12 до 50 м.

В 2008 году Ростовский порт приобрел лицензию на изготовление железобетонных понтонов и оборудование для строительства яхтенных гаваней у SFMarinSistem (Швеция), одного из мировых лидеров

в данном сегменте, и организовал производство на территории своего 2-го грузового района (Аксайский ковш). Понтоны практически непотопляемы, имеют неограниченный запас по плавучести и остойчивости, могут использоваться в сложных климатических условиях. Все материалы специально подобраны для использования в соленой воде и способны выдерживать значительные температурные перепады и сильное волновое давления.

– В настоящий момент закончен монтаж яхтенной гавани, понтоны покрыты композитным материалом, на них установлено оборудование для швартовки яхт, а также проложены магистрали для водоснабжения, электроснабжения и системы пожаротушения, – говорит Олег Грызлов. – Технологии SFMarinSistem позволяют не только создавать качественные причалы для различных судов, но и вообще изменять рисунок береговой линии, а это перспективное направление, учитывая то, с какой интенсивностью сегодня ведется на побережье строительство туристических объектов.

ПОРТ СТРОИТ ФЛОТ

В стратегии развития группы компаний «Ростовский порт» есть еще один интересный проект, реализация которого началась в мае этого года. На производственных мощностях одного из судоремонтных заводов в г. Ростове-на-Дону ведется строительство прогулочного теплохода-ресторана проекта Dolphin, способного вместить 264 человека.

– В России дефицит новых прогулочных пассажирских судов класса «река-море», – подчеркнул Олег Грызлов, – в основном, используется старый флот, построенный в бывших социалистических странах. Головное судно будет длиной 43 м, шириной 12 м

и с осадкой 1,5 м. Надводная часть составит 7 м, что отвечает требованиям проходимости под мостами. С учетом района плавания запланирован класс «О-2.0» по системе классификации Российского Речного Регистра.

Сегодня группа компаний Ростовский порт обладает большим портфелем проектной документации на суда класса «река-море» различного назначения: пассажирские, прогулочные, сухогрузы, баржи, танкеры – и может удовлетворить практически любые потребности судоходных компаний в новом флоте этого класса.

Также в ближайших планах группы – изготовление катеров специального назначения из полимерного пластика (HDPE) с повышенными показателями живучести. В маломерном судостроении полимеры с успехом могут заменить традиционные материалы, такие как сталь, алюминий или стекловолокно. HDPE – полиэтилен высокой плотности, он легче воды. Модельный ряд (более 10) предусматривает длину катеров до 20 м с осадкой от 0,3 до 0,8 м, и в зависимости от комплектации суда смогут развивать скорость до 45 узлов.

– Такие катера, – говорит Олег Грызлов, – с успехом будут применяться частными владельцами, портовыми службами, спасателями, поскольку судовладелец получит катер, корпус которого не ржавеет, не требует покраски в течение всего срока службы. А срок службы материала – 50 лет. Спрос на маломерный флот увеличивается, и бизнес не заставит себя долго ждать. Но что будет завтра? Это вопрос волнует многих. Нужна ясная стратегия развития транспортной отрасли, долговременные, а главное – реализуемые планы по обновлению флота. [МП](#)

Андрей КАМШУКОВ,
«Морское Информационное Агентство»

Теплоход проекта Dolphin. Вид на нижнюю палубу



И по суше и по воде

Тест амфибийного катера
Sealegs 7.1 M RIB



Если бы на бот-шоу IBYS вручали «Приз зрительских симпатий», то в нынешнем году его наверняка получило бы именно это судно. Ещё бы! Очевидцы просто замирали, когда лодка, «спрыгнув» с глиссирования, уверенно подходила к бетонному слипу и, не снижая хода, самостоятельно выкатывалась на берег! В моей немалой практике тест-пилота это первый случай, когда испытание плавсредства начинается (и заканчивается!) на суше.

Но о колёсах – позже, сначала о самой лодке. Это RIB вполне привычных пропорций (7,13 x 2,61 м) и конфигурации. На миделе (середине длины) расположены неширокая вертикальная рулевая консоль с тонированным ветровым стеклом и двойное сиденье рулевого. Ещё пара двойных пассажирских сидений (отдельной стойкой и на транце) – в корму от рулевого и пара мягких «кресел» (со спинками) – в нос. Спартанский «набор» для восьмерых, предусмотренных штатной грузоподъемностью (700 кг). Эта лодка – откровенная «рабочая лошадка» для «боевых» выездов рыбаков, охотников, дайверов. В консоли установлен бензобак на 80 л, ещё один (опциональный, на 100 л) – под пассажирским сидением. Для поклажи есть несколько рундуков под пайолами. Из элементов комфорта – замечательно компактный забортный трапик и тентовый биминитоп. На первый взгляд, всё.

Но присмотримся внимательнее. Аккуратный белый корпус лодки оказался легкосплавным – толщина днища 5 мм! То есть на ходу забудьте о плавающих бутылках и даже топляках, а в берег можно смело «втыкаться», даже если он каменистый.

В кокпите можно топтаться даже в сапогах – на алюминиевые пайолы наклеены резиновые коврики, любая грязь легко смывается из ведра и уходит за борт, так как кокпит самоотливной. А если что и попало в «междудонку», это автоматически откачает электронасос. Баллон выклеен из Huralon 828, удивительно стойкого на истирание, и со-

стоит из шести камер. Словом, лодка «неубиваемая» и рассчитана на максимально жёсткую эксплуатацию.

Но действительно уникальным это судно делает система убирающихся шасси: пара колёс расположена в корме и одно – в носу. Подвески оперируются мощными гидроцилиндрами, адаптированными к морской





воде. Колёса вездеходные (76 x 36 см), с глубоким протектором и литыми нержавеющими дисками. Все колёса ведущие, на гидромоторах. Рулевое – переднее.

Вся бортовая гидросистема питается от упрятого под сиденье рулевого двухцилиндрового 4-тактного двигателя воздушного охлаждения Honda (24 л.с.) с электрозапуском (включается-выключается нажатием кнопки). Рулевое управление синхронное: штурвалом поворачиваются и подвесной двигатель и переднее колесо. Причём гидросилитель позволяет управлять буквально пальчиками! «Шасси» поднимается-опускается щелчком пары выключателей, а рукоятка «газ-реверс» для колёс располагается рядом с рукояткой подвесного мотора. Словом, управление сложной системой движителей максимально упрощено и интуитивно понятно даже с первого раза (по крайней мере я все процедуры легко запомнил). На берегу судно развивает 10 км/ч и может двигаться до получаса (следующие полчаса гидродвигателю нужно охлаждаться).

Но мы вышли на более естественную для лодки среду обитания – на Днепр. Как оказалось, поднятые колёса вообще не касаются воды и судно ведёт себя как привычный RIB. Evinrude 150 обеспечивает ему непло-

хую динамику: при разгоне пассажиры «вжимаются» в спинки сидений. На полном ходу баллоны практически не трутся о воду (стало быть, не тормозят), на виражах манёвры лодка выполняет с умеренным креном, пассажирам вполне комфортно. Зато при попытке выполнить «полицейский разворот» (скинуть газ – выкрутить руль – газануть) сидящие за нами (тестировали четвером) еле удержались в лодке, которая уверенно крутанулась с динамикой багги. Именно для таких случаев мощные нержавеющие поручни перед пассажирскими сиденьями.

Ощутимой волны на речной акватории не было, потому всерьёз проверить мореходность не удалось. Но на отдельных волнах (продольных и поперечных) лодка показала хорошую динамическую остойчивость и «правильные» обводы (килеватость на транце – 21 градус) – опасного крена и жёстких ударов не зафиксировано. Управление прогнозируемое, отличная отзывчивость на поворот штурвала, хороший контроль курса в различных ситуациях – я всем остался доволен. Узкого ветрового стекла вполне хватало обоим сидящим за консолью для защиты от ветра. Един-

ственное замечание: у основания консоли не помешала бы подножка – ногам было бы комфортнее.

На подходе к марине водитель двумя щелчками завёл гидромотор и опустил шасси. В момент касания бетона дал газ «колёсной» рукояткой, и судно уверенно выехало на берег вместе с пассажирами. Заглушив и Evinrude, мы вырулили на место стоянки и опустили «брюхом» на траву – можно выходить. Удивительные ощущения, надо отметить!

Создают эти солидные, прочные и продуманные суда в Новой Зеландии. Sealegs International – мировой лидер по производству амфибных лодок. В чём же их миссия?

Во-первых, в простоте хранения: после рыбалки/охоты на такой лодке въезжают прямо во двор загородного дома, который не обязательно находится у воды (помните, что у нас 30-минутный запас «берегового» хода). Делается сие удивительно быстро, без всякого трейлера и утомительной процедуры загрузки/выгрузки. Причём делается в одиночку, без помощи людей и машин. Соответственно, не нужно искать парковочные места для прицепа на время рыбалки.

Во-вторых, посадка и высадка из лодки абсолютно безопасны, ведь всё происходит на берегу, без качки и кренов. Даже дети и очень пожилые гарантированы от травм и «конфузов» – лодка въезжает в воду уже полностью гружёная и с пассажирами.

В-третьих, на месте пикника можно просто выехать на пляж и не беспокоиться о перепадах воды (кто из нас не сталкивал тяжёлую лодку после отлива?) или волнах от больших судов, бьющих судно о дно реки.

В конце концов, кому не хочется обладать судном уникальным, какого нет ни у кого из коллег по рыбалке и охоте?! Ибо у нас они только-только появляются. **МП**

Богдан ПАРФЕНЮК
(по материалам ХК «Логопром»)
Официальный и эксклюзивный дилер Sealegs International в странах СНГ – ХК «Логопром»



Аэроботы – КОМПОЗИТНЫЕ НОВАЦИИ



Композиционные материалы и технологии в конструкциях катеров и яхт начали успешно применять на рубеже XX–XXI веков и сегодня их рассматривают как основные. О композиционных материалах в судостроении сейчас принято говорить как о материалах XXI века.

Применение современных полимерных композиционных материалов позволяет создавать оптимальные в весовом отношении конструкции, обладающие высоким уровнем надежности, технологичности, ремонтпригодности и живучести.

Существует неразрывная связь между конструкцией и технологией производства судна. Создание новых технологий на основе современных композиционных материалов открывает дорогу к совершенствованию конструкций катеров и яхт. Компания AlexMarine («АлексМарин») занимается

проектированием, производством и сервисным обслуживанием композитных катеров и яхт, выпуском композитных изделий и комплектующих для судовых, авиационных, автомобильных и промышленных конструкций, рекламы; проектированием и изготовлением форм (матриц) для композитных производств, вакуумформовки, литья, объемных фигур, 3D-моделей. Деятельность компании осуществляется на основе открытых технологий и ряда собственных оригинальных и уникальных разработок.

Катера AlexMarine хорошо зарекомендовали себя не только на территории стран СНГ,

но и в странах Европейского Союза. Их отличительной особенностью является сочетание функционального, практичного дизайна, доступной цены и прекрасных мореходных качеств, что позволяет использовать их для работы (МВД, МЧС, пограничная служба, «Скорая помощь», Рыбоохрана, мониторинг водоемов) и полноценного семейного отдыха.

Динамичное развитие AlexMarine было бы невозможно без сплоченной команды инженерно-технического, конструкторского и летного персонала.

Компания предлагает российским потребителям модельный ряд стеклопластиковых



катеров Aelita, FunkySportJet, Fanthom, Virgin 260, гоночные катера международного класса RIBPR3, универсальных аэроботов Odyssey и Pilot, экраноплан Shrek 25, дополнительное оборудование и комплектующие. В модельный ряд входят катера различной комплектации и цветовых решений. Изделия компании выпускаются в Москве по самым современным композитным технологиям и под надзором Речного Регистра РФ.

Скоростной патрульный водометный катер AelitaSportJet

Предназначен для патрулирования мелководных участков рек, прибрежной полосы морского побережья. Благодаря сверхмалой осадке и абсолютно ровной плоскости подводной части корпуса (отсутствуют винты, рули и др. выступающие части) может швартоваться к необорудованному берегу, преодолевать «сходу» песочные косы, плесы и участки суши до 50 м длиной без ущерба целостности катера. Оснащается прицепом для перевозки по дорогам общего пользования. В качестве тягача может применяться любой легковой автомобиль. Время, необходимое для приведения в рабочее состояние силами одного человека, – 5–10 мин. Для защиты экипажа от осадков комплектуется ходовым тентом, позволяющим продолжать движение на малом и среднем ходу и обеспечивающим круговой обзор. Защиту от дождя, снега на стоянке и при перевозке обеспечивает стояночный чехол, накрывающий весь катер. При установке одного двигателя мощностью 200–250 л. с. скорость катера при полной нагрузке составляет 90–94 км/ч. Для увеличения максимальной скорости возможна комплектация дизельной силовой установкой суммарной мощностью до 300 л. с., в таком варианте максимальная скорость составит 100–120 км/ч.

Аэробот ODYSSEY

Инновационный продукт, отвечающий высоким международным стандартам и не имеющий аналогов на российском рынке. Специально создан для работы в экстремальных условиях арктического Севера. Катер Аэробот является революционным решением в классе амфибийных всесезонных машин.

Основные сферы применения – для ледовой разведки, МВД, МЧС, пограничной службы, контроля газо- и нефтепроводов, туризма и рыбалки. Судно великолепно подходит для круглогодичной патрульной и спасательной службы подразделений Береговой охраны. Оно имеет международный сертификат безопасности CE и сертификат ГИМС РФ.

Катер «Аэробот ODYSSEY» создан для тех, кто нуждается в безопасном, всепогодном транспорте. Главное его преимущество перед подобными машинами (суда на воздушной подушке, мотосани, снегоходы, аэроботы) – это уникальная возможность передвигаться по воде, снегу, болоту, преодолевать торосы и выходить из воды



на лёд высотой до 70 см. Пластиковое покрытие днища лодки изготовлено с применением современных композиционных материалов, обеспечивающих прочность, легкость и необходимые антифрикционные качества.

Разработка и доводка обводов лодки проводились в гидроканале ЦАГИ, что позволило получить оптимальное сочетание маневренно-скоростных характеристик для данного типа аппаратов. В проектировании и изготовлении аэробота принимали участие специалисты авиационного (МАИ) и судостроительного («АлексМарин») КБ, имеющие богатый практический опыт в производстве водномоторной техники.

Безопасность пассажиров и экипажа обеспечивает мощный силовой каркас, защищающий кабину от деформации в случае переворота машины. Прочность кабины и лодки рассчитывалась по нормам авиационности.

Проект аэроботов серии PILOT

Компания AlexMarine является эксклюзивным разработчиком и производителем вездеходов-аэроботов серии Pilot.

Основное преимущество Pilot перед подобными машинами (суда на воздушной подушке, мотосани, снегоходы, аэро-

боты) – это уникальная возможность передвигаться по воде, снегу, преодолевать торосы и выходить из воды на лёд высотой до 1 м.

Двухсекционная компоновка машины (раздельные кабина экипажа и моторный отсек) вместе с независимой системой поплавко-понтонных создают дополнительную устойчивость и обеспечивают комфорт при движении по сильно пересечённой местности. Корпуса выполнены из усиленного стеклопластика с применением (армированием) углеткани методом вакуумной формовки, что позволило уменьшить вес машины при сохранении высокой прочности корпусов и поплавков.

Покрытие внешних поверхностей корпуса и винтомоторной установки аэробота специально разработанными составами позволяет избежать обледенения в условиях около нулевых температур.

Силовая установка представляет собой новейший морской дизель Syter, что делает этот аэробот максимально экономичным транспортным средством. **МП**

*Александр ВОЙНИЧ,
к.т.н., директор ООО «АлексМарин»
www.alexmarine.ru
info@alexmarine.ru*



Бункеровка на высшем уровне



«Газпромнефть Марин Бункер» – дочернее предприятие «Газпром нефть», созданное в 2007 как оператор бункерного бизнеса. За пять лет работы компания стала лидером бункерного рынка РФ.

Суммарный объем реализации компанией судовых топлив по итогам 2012 года достиг почти 2,9 млн тонн. При этом доля объема реализации бункерного топлива «в борт» составила около 1,8 млн тонн. За годы работы этот показатель увеличился более чем в три раза. Компания занимает лидирующие позиции на бункерном рынке РФ с долей 18,6 %.

Танкерный флот «Газпромнефть Марин Бункер», состоящий из восьми собственных бункеровщиков, отвечает требованиям международных конвенций, имеет судовые лицензии на осуществление перевозок грузов морским транспортом и погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах. Район плавания судов компании не ограничен. Управляет флотом дочернее предприятие компании – «Газпромнефть Шиппинг», созданное в 2008 году. Суда осуществляют бункеровку в портах Северо-Западного региона, Черного моря, на Дальнем Востоке и за пределами российских территориальных вод, есть опыт бункеровок рыболовецкого флота в районах промысла.

В августе этого года «Газпромнефть Марин Бункер» приобрел танкер-бункеров-

«Газпромнефть Шиппинг» является членом Союза «Национальная палата судоходства»





ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДОВ-БУНКЕРОВЩИКОВ:

Название судна	Район работы	Год постройки	Дедвейт (МТ)	Длина (м)	Осадка грузу (м)	Главный двигатель
«Газпромнефть Зюйд-Ист»	Дальневосточный регион	2012	6879	103	7	MAN 8-M-25
«Газпромнефть Норд-Вест»	Северо-Западный регион	2011	2684	72,62	5,4	Yanmar
«Газпромнефть Зюйд-Вест»	Черноморский регион	2004	2813	82,3	4,77	Catterpillar 3508B
«Газпромнефть Вест»	Черноморский регион	1992	2774	73,05	5,21	MAN B&W 6L28/32A-D
«Газпромнефть Ист»	Северо-Западный регион	1992	2774	73,21	5,21	MAN B&W 6L28/32A-D
«Газпромнефть Норд»	Северо-Западный регион	1991	4739	88,65	6,2	MaK 9M453C
«Газпромнефть Зюйд»	Северо-Западный регион	1991	4794	88,65	6,2	MaK 9M453C
«Газпромнефть Норд-Ист»	Черноморский регион	2008	2650	82,98	5,0	Catterpillar 3508B

щик длиной 83 метра и грузоподъемностью 2600 тонн для работы в морских портах Черноморского региона: Новороссийске, Туапсе, порту Кавказ, а также в Темрюке, Тамани и Сочи.

Согласно технической политике компании «Газпромнефть Шиппинг» возраст приобретаемых судов не должен превышать 10 лет, а возраст эксплуатируемых судов – 25 лет, поэтому к 2017 году «Газпромнефть Марин Бункер» планирует заменить четыре действующих бункеровщика, а к 2020 году увеличить собственный флот более чем в два раза за счет приобретения новых судов. **МП**

По материалам «Морского Информационного Агентства»

В компании внедрена и сертифицирована в соответствии с кодексом МКУБ и стандартами ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 система управления в области профессиональной безопасности, качества, охраны труда и экологического менеджмента





Марийские юнги на барке «Седов»



Кругосветное плавание российского учебного парусного судна барк «Седов» успешно завершилось. Флагман парусного флота бороздил моря и океаны ровно 14 месяцев. За это время на борту великого виндjamера побывало в плавании более 1000 человек. Менялись курсанты (всего прошли практику 303 курсанта) и часть экипажа, прибывали и убывали так называемые инопрактиканты, проходили практику юнги. Полную же кругосветку совершили лишь 47 членов экипажа.

За 14 месяцев кругосветки «Седов» прошел 47 139 миль, посетил 30 портов, 25 стран. Среди тех счастливых-юнг, что практиковались на «Седове», оказались и воспитанники козьмодемьянского парусного клуба «Паллада» Республики Марий Эл Андрей Рыжов, Евгений Немцев, Антон Яровиков. Вместе с экипажем они успешно преодолели завершающий этап кругосветки по маршруту Киль – Гамбург – Санкт-Петербург.

...Год назад, когда козьмодемьянский парусный клуб «Паллада» только делал первые шаги, юнги лишь мечтали о морской практике на таком учебном паруснике, как барк «Седов». Но свершилось чудо:

троих воспитанников-счастливчиков пригласили стать участниками завершающего этапа кругосветного плавания, посвященного 1150-летию зарождения российской государственности и знаменательным открытиям русских мореплавателей. Козьмодемьянцы Антон Яровиков и Женя Немцев, йошкаронец Андрей Рыжов в парусном клубе занимаются второй год.

Этот поход стал возможен для наших юнг благодаря практическому проведению учебной плавательной практики юнг морских клубов на учебных парусных судах в рамках государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 гг.». Ответственным организатором практики выступает Фонд поддержки российского флота во главе с директором Н. Н. Самойленко и руководителем направления морской практики юнг Е. А. Безъязыковой. Сотрудники Фонда оказали большое содействие и поддержку клубу при подготовке ребят к плаванию и направлению группы юнг на знаменитый российский парусник.

...В Германии, в г. Киле, увидев со стороны корабль, ребята были поражены его великолепием. В Кильском канале стояло много различных парусников, но «Седов» явно выделялся: высоченные мачты, большие размеры корпуса, российский флаг на кормовом флагштоке и множество желающих попасть на его палубу на экскурсию. Капитан барка Николай Кузьмич Зорченко с радостью принял от марийских юнг на борт барка флаг Республики Марий Эл, переданный в свою очередь ребятам председателем Государственного собрания Юрием Александровичем Минаковым.

Юнг на «Седове» в том переходе было всего 9 человек (курсантов – около 90). Кроме палладовцев, на борт прибыли юные морские пехотинцы из Сургута. Всех распределили на фок мачту к Митрофану – известному на «Седове» боцману (Николай Митрофанович Лушко). С первых дней ребята активно включились в работу: поучаствовали в приборках, наблюдали со стороны парусный аврал, ходили в первое в своей жизни увольнение. После трехдневной стоянки в Киле «Седов» взял курс на Гамбург, и юные моряки из Марийского края впервые в своей жизни увидели море, сначала Балтийское, а потом Северное.

Корабельная жизнь курсантов и юнг на «Седове» начинается с подъема и зарядки в 07.00. Несмотря на июль, в море было свежо: утром +14 – +18 градусов. Бодрит! После водных процедур в 07.30 завтрак для первой смены, в 08.00 – построение на верхней палубе у второго грота (так называется мачта) на подъем флага. В 08.30 – развод на малую приборку (где всё моется и драится до блеска), а затем на судовые работы.

В это время для юнг еще и проводились занятия по теории и практике. Боцман рассказывал об особенностях прохождения плавпрактики на корабле, знакомил ребят с парусным вооружением судна, учил подниматься на мачту и вязать узлы. После обеда – так называемый «адмиральский час», можно отдохнуть и даже чуточку вздремнуть. Затем снова судовые работы и учеба. Рабочий день заканчивался малой приборкой. В 19.30 ужин, а потом личное время. Долгожданный отбой в 23.00.

Но это только для тех, кто не стоит вахты, которые на судне несутся круглосуточно 4 часа через 8. Ни для курсантов ни для юнг исключений нет. Ходовая вахта на капитанском мостике, вахта на руле и впередсмотрящим, вахта в машинном отделении (для тех, кто учится на механиков) и наряд на камбузе. А ведь «Седов» – судно парусное. Поэтому в любое время может случиться парусный аврал (как правило для курсантов и юнг он случается в самую неожиданную минуту). В авральных работах участвуют все. В день может быть несколько парусных авралов. Хоть в дождь, хоть в снег. И никто не отменит потом приборки. Таков порядок на учебном парусном судне, заложенный веками.

Залог успеха любого похода – дисциплина. Демократия на судне неприемлема. Непосредственный начальник для курсантов и юнг – боцман той мачты, за которой закреплены юные моряки. Ослушаться боцмана или не выполнить его указание – значит, получить наряд вне очереди. А может и сразу несколько. Самая младшая должность на учебном паруснике – юнга. К флотской жизни им привыкать гораздо труднее. Да и юный возраст дает о себе



Капитан учебно-парусного судна «Седов» Николай Кузьмич Зорченко

знать. Боцман марийских юнг (а вместе с ними и шестерых юнг из Сургута) на фок мачте – Николай Митрофанович Лушко, или просто Митрофануш, как все его называли, – один из старейших седовцев. На парусном флоте служит двадцать пятый год. Он не заканчивал университетов и академий, но, годами работая с молодежью, стал опытным педагогом и психологом. Несмотря на грозный вид, дети любят Митрофанушу за справедливость и доброту. Да и профессионализм и авторитет среди моряков играет большую роль.

На третий день после выхода в море юнги получили по наряду вне очереди. За нерасторопность Митрофануш дважды не повторяет. Над увольнением юнг в Гамбурге нависла угроза – именно во время стоянки в порту можно отработать наряд от боцмана фок-мачты. Метод Митрофануши сработал: на зарядку, приборки и авралы юные моряки отныне стали прибегать первыми.





В Республике Марий Эл, где живут наши герои, нет такого дома, который был бы выше фок мачты. Её высота 62,6 м – это этажей двадцать, не меньше. И поднимаются на мачту не на лифте, а по вантам (вертикальные тросы, удерживающие мачту, к которым привязаны балясины). Причем в любую погоду. Но юнги справились: каждый смог укротить в себе страх.

А перед сном они слушали рассказы Митрофанюча о земных делах. О том, как он больше года назад, еще до кругосветки, ходил на охоту и удил рыбу. О том, что на берегу его ждут жена, дети и внуки. И только дома все седовцы будут вспоминать о море, о любимом паруснике и о той морской дружбе и взаимовыручке без которой в плавании нельзя было прожить ни одного дня.

Остановка в Гамбурге – последняя швартовка в заграничном порту перед заходом в Санкт-Петербург. В Гамбурге в те дни проходил 96-й съезд общественной организации Lions Club International, равноправного члена ООН. На берегу толпились встречающие – всем было интересно посмотреть на великолепно сохранившейся виндjamмер. Ну а юнг тянуло поскорее на берег, посмотреть, как живут здесь люди, и купить домой сувениры.

Старинный Гамбург – второй по величине немецкий город после Берлина. Красивые зеленые улочки, своеобразное сочетание старинных и современных домов, выложенные камнем тротуары и дороги, множество каналов и мостов через них, парки и музеи – все это привлекает в город бесчисленное количество туристов. В первый же день увольнения ребята узнали, что неподалеку от причала есть футбольный стадион. Фанаты футбола тут же собрали команды фок мачты и первого грота и, забыв про всё на свете, вместо законного увольнения ринулись на игровое поле – в море мяч не погоняешь.

Делегация от барка «Седов» посетила морской музей Гамбурга, который по праву считается одним из крупнейших в Европе. Седовцы передали музею уникальные экспонаты с барка рых была и ленточка с бескозырки юнги с «Седов», среди котоназванием великого парусника, изготовленная в Республике Марий Эл. Бескозырки на учебных судах носят лишь юнги. И так получилось, что ленточки с надписью «Седов» были только у марийских юных моряков.

23 дня кругосветного плавания, в котором приняли участие марийские юнги, пролетели быстро. К концу практики наши юнги мало чем отличались от курсантов «Седова»: короткие стрижки, загорелые лица, смелый взгляд (морского волка), мозолистые ладони, затёртая и испачканная краской роба.

Посетив два германских порта Киль и Гамбург, юнги заметно улучшили свой английский и даже решили более прилежно учить его в школе. А главное, после заграницы их неудержимо потянуло домой, на Родину.



В Санкт-Петербурге кругосветчиков встречали высокопоставленные чиновники: министр сельского хозяйства Николай Федоров, руководитель Росрыболовства Андрей Крайний, губернатор Мурманской области Марина Ковтун, вице-губернатор Санкт-Петербурга Василий Кичеджи, заместитель командующего ВМФ России Александр Федотенков, ректоры ведущих вузов страны... Капитану «Седова» по традиции вручили каравай хлеба и запеченного поросенка. Звучали теплые речи, вручались заслуженные награды. Наших юнг приветствовал председатель Совета ветеранов ВМФ Республики Марий Эл Николай Рыжов. Юнги, может быть, впервые почувствовали себя героями: капитан «Седова» вручил им памятные знаки Росрыболовства о кругосветном плавании, а представитель Союза морских пехотинцев – медали «За службу Родине с детства». Ребята этого заслужили: пройдя школу мужества под парусами, они твердо решили, что будут защищать наше отечество до последнего вздоха.

«Мы были на «Седове...», «Мы были в кругосветке...», «Мы были в плавании с великим капитаном Николаем Кузьмичем Зорченко и с опытнейшими моряками парусного флота – Романычем, Митрофанючем, Михалычем, Алексеечем, Петровичем...» – эти фразы будут преследовать наших юнг – будущих мореходов (хочется в это верить) всю жизнь. Об участии в кругосветном плавании на самом величественном паруснике в мире воспитанники парусного клуба «Паллада» будут рассказывать своим детям, внукам... Может, они еще не осознали, но эти мальчишки уже вошли в мировую историю парусного флота, а значит, и в историю своего города, республики, страны. **МП**

*Андрей ЖЕЛУДКИН,
руководитель козьмодемьянского
парусного клуба «Паллада»,
Республика Марий Эл*



СТРОИТЕЛЬСТВО И ПРОЕКТИРОВАНИЕ МОРСКОЙ ТЕХНИКИ

ОАО Центральное конструкторское бюро
НЕПТУН



ОАО «ЦКБ «НЕПТУН»

198069, РОССИЯ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, УЛ.

КОРАБЕЛЬНАЯ, Д. 6

ТЕЛ./ФАКС: (+7 812) 785-02-61

WWW.NEPTUN-CKB.RU

MAIL@NEPTUN-CKB.RU

«Планета Океан»



В скором времени в Калининграде появится современная архитектурная доминанта города. В соответствии с решением, принятым Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации еще в июле 2010 года, Музей Мирового океана приступил к реализации проекта по строительству уникального экспозиционного корпуса «Планета Океан». Через несколько лет его смогут посетить до 800 000 российских и зарубежных туристов в год...

Такое решение и, как следствие, принятая Федеральная целевая программа «Культура России», по словам генерального директора музея Светланы Сивковой, свидетельствуют о подлинно государственном подходе в деле сохранения морской истории страны. Ведь сегодня Музей Мирового океана – единственный в стране морской комплексный музей. И поэтому появление уникального по своей философии морского научно-культурного комплекса в самом сердце столицы Янтарного края выглядит вполне логично.

Спустя несколько лет посетители музея в Калининграде смогут не только увидеть природу Мирового океана, но и стать непосредственными участниками увлекательных подводных путешествий по морским глубинам. Новый музейный комплекс станет центром современной науки об Океане, музейным кварталом, где архитектура кораблей и зданий представит подлинные произведения искусства, будет играть важную роль в создании положительного имиджа России как страны с высоким культурным и научным потенциалом, внесшей огромный вклад в изучение и освоение Мирового океана.

«Океан занимает более 70 % площади планеты. На его берегах проживает 70 % населения. Океан – колыбель жизни. Он объединяет человечество и является его единственной надеждой» – эти слова принадлежат знаменитому исследователю Мирового океана Жак-Иву Кусто.

– Поэтому вполне логично, что, размышляя над наименованием нового Главного экспозиционного корпуса нашего морского музея, мы решили назвать его «Планета Океан», – говорит Светлана Сивкова.

Новый музейный комплекс будет возведен в самом центре столицы Янтарного



Справка.

МУЗЕЙ МИРОВОГО ОКЕАНА

Организован в 1990 году.

Сегодня Набережная исторического флота – уникальное образование в мировой морской музейной практике, у причала которой ошвартованы:

- «Красин» – крупнейший и старейший в стране ледокол (Санкт-Петербург);
- «Витязь» – самое большое научно-исследовательское судно-музей (Калининград);
- «Космонавт Виктор Пацаев» – единственное в мире действующее судно космической связи с музейной экспозицией на борту (Калининград);
- «Б-413» – единственная в стране музейная подводная лодка 641 проекта, находящаяся на плаву (Калининград);
- «СРТ-129» – единственное в стране рыболовное судно-музей (Калининград).

В состав музейного комплекса входят:

- главный корпус с аквариумами;
- памятники архитектуры XIX века федерального значения «Королевские ворота» и «Фридрихсбургские ворота»;
- выставочные корпуса «Паггауз» и «Морской Кенигсберг – Калининград» с уникальной для страны археологической находкой «Корабль XIX века»;
- открытая территория с подводными обитаемыми аппаратами, яхтами, шлюпками и другой морской и океанологической техникой.

Сегодня Музей Мирового океана – единственный в стране комплексный морской музей: технический, естественнонаучный, исторический, мемориальный, этнографический. Он включает музей океанологии, космонавтики, музей военно-морской, музей рыбацкий и ледокольный.

края – на набережной Петра Великого. Еще в 2011 году была представлена архитектурная концепция корпуса, разработанная мастерской О. Романова (Санкт-Петербург). В 2012 году Санкт-Петербургским КБ «ВИПС» под руководством А. Панферова была разработана проектная документация,

в соответствии с которой в 2013–2016 гг. планируется строительство 2–3-й очередей Главного корпуса, а в 2016–2017 гг. – создание экспозиции музейного центра «Планета Океан».

Согласно проекту футуристическое здание будет «омывать» гигантская волна. Общая площадь нового корпуса музея – 8 тыс. кв. м, высота – 45 м. В день такое здание способно будет принять до 2 тыс. человек. У набережной музея появится яхтенная гавань.

Экспозиционный корпус – своего рода корабль, на борту которого есть лаборатории. В новом здании оборудуют свыше 30 аквариумов с океанической, морской и пресноводной флорой и фауной. В Центре мировых данных об Океане появится электронная библиотека и Центр космической связи с научными станциями и судами. В кинопланетарии будут демонстрироваться фильмы и вестиись рассказы о Звездном небе. Научно-образовательный центр «ОКЕАНИЯ» станет местом для занятий морских клубов, учащихся и студентов.

По замыслу, посетитель станет участником экспедиции, а входной билет в музей – направлением в увлекательную экспедицию. Цель создаваемой экспозиции – комплексно представить многообразие и единство Мирового океана, помочь формированию научного миропонимания для сохранения Планеты и Человека.

Поэтому каждый этаж шара-музея будет посвящен определенной теме. В здании расположатся лаборатории Воды, Жизни, Земли, Космоса, Красоты. Будут экспозиции, посвященные рыбам, природе Калининградской области и всего земного шара. Главный зал «Всё об океане» задаст тон в эмоциональной настройке посетителя, который ощутит величие, масштаб и мощь Мирового океана.

Генеральный директор музея Светлана Сивкова уверена, что создание экспозиции «Планета Океан» позволит реализовать уникальный для мировой морской музейной практики проект, в котором Мировой океан будет всесторонне представлен музейными



Генеральный директор Музея Мирового океана Светлана Сивкова.

средствами как планетарный феномен, будет показана роль человечества в его изучении и освоении. Ведь сегодня в мире нет музейных образований, соединяющих в единое целое морской, естественнонаучный музей, эксплораториум и океанариум. Причем соединяющих их не механически, а в единую взаимопроницающую систему.

Основными экспозиционными доминантами станут большой аквариум – «Океан», карта рельефа Мирового океана, артгидро-объект «Пульс гидросферы» в огромных стеклянных цилиндрах с вертикально движущимися объектами, «действующий» макет батискафа, погрузившегося в Марианскую впадину и гигантская волна, несущая колоссальную энергию, на которой будет демонстрироваться фильм «Всё об Океане» с представлением основных сведений о Мировом океане, его рождении и сегодняшнем дне.

Помимо экспозиционного корпуса на территории музея будет построено и новое фондохранилище, которое позволит обеспечить открытое хранение крупногабаритной морской техники, приборов и оборудования. Будет создан военно-морской центр с экспозицией «Глубина».

Основными экспонатами военного комплекса станут дизель-электрическая подводная лодка «Б-413», гидросамолет «Бе-12», автономный глубоководный спасательный аппарат «АС-22», другие образцы вооружения и техники.

Строительство нового корпуса позволит увеличить площадь фондовых и экспозиционных помещений в четыре раза! Так что посетителям останется только приходить, удивляться и открывать для себя бескрайний мир Океана. **МП**

А. БУДАНОВ





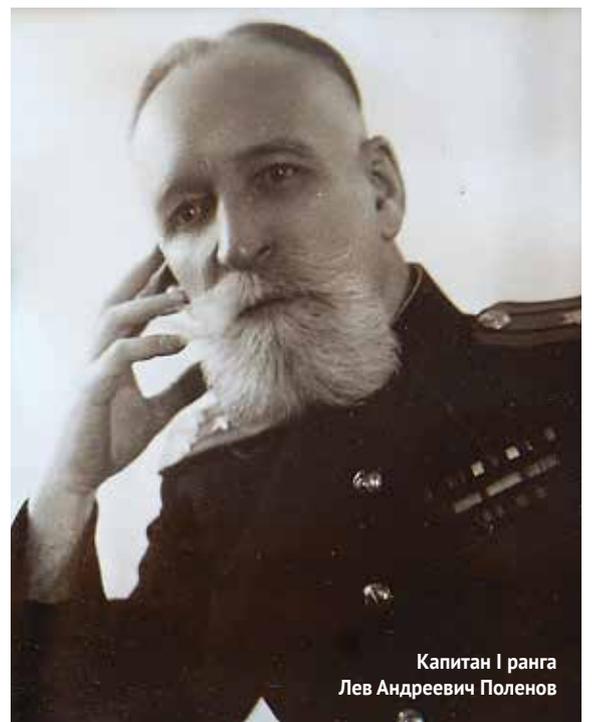
О преемственности традиций, морских династиях и Морском корпусе Петра Великого

Морской корпус Петра Великого – Военно-морской институт ВУНЦ ВМФ – старейшее светское, военное и военно-морское образовательное учреждение России. Оно берёт начало от Школы математических и навигацких наук (Навигацкой школы), основанной в Москве в 1701 году по указу Петра I.

В 1715 году старшие классы навигацкой школы были переведены в новую столицу и на их основе создана Морская академия. В 1752 году после выделения академии в самостоятельное учебное заведение (впоследствии Военно-морская академия им. Н. Г. Кузнецова) бывшую Навигацкую школу преобразовали в Морской кадетский корпус. После революции, в 1918 году, корпус был закрыт, а в его здании открыли курсы командного состава, которые через год реорганизовали в Училище командного состава. Оно стало родоначальником всех советских военно-морских учебных заведений. С 1926 по 1998 годы училище носило имя М. В. Фрунзе – одного из военачальников Красной Армии и государственного деятеля.

1 ноября 1998 года во исполнение постановления Правительства Российской Федерации на базе Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе и Высшего военно-морского училища подводного плавания имени Ленинского комсомола был создан Санкт-Петербургский военно-морской институт. Через три года он получил почётное наименование «Морской корпус Петра Великого». В настоящее время Морской корпус готовит офицеров для службы на надводных кораблях, подводных лодках и в береговых частях ВМФ.

За 300 лет своего существования Морской корпус подготовил для Военно-морского флота России десятки тысяч высококвалифицированных офицеров. В их числе выдающиеся флотоводцы Фёдор Ушаков, Павел Нахимов, Владимир Корнилов, Григорий Спиридов, Василий Чичагов, Николай Эссен и др. На географической карте мира около трёхсот мест названы именами воспитанников корпуса: Ивана Крузенштерна, Юрия Лисянского, Алексея Чирикова, Семёна Челюскина, Дмитрия и Харитона Лаптевых, Гавриила Сарычева, Геннадия Невельского, Фердинанда Врангеля, Константина Посета и др. Выпускники Морского корпуса Фаддей Беллинсгаузен и Михаил Лазарев открыли шестую часть света – Антарктиду, совершив тем самым величайший вклад в мировую географическую науку.



Капитан I ранга
Лев Андреевич Поленов





Сегодняшние курсанты Морского корпуса Петра Великого успешно выполняют поставленные перед ними учебно-боевые задачи. В этом году они участвовали в Параде Победы 9-го мая. Во время почти двухмесячной подготовки к торжественному маршу корпус был размещен на территории филиала Военной академии ракетных войск стратегического назначения имени Петра Великого в городе Серпухове Московской области.

Всего в 30 км от этого места – музей-усадьба Василия Поленова и музей прославленного командира крейсера «Варяг» контр-адмирала Всеволода Руднева. В музее Поленова курсанты парадного расчета узнали, что род Поленовых прославили не только художники. Есть и морская династия Поленовых, представленная не одним поколением достойных и известных морских офицеров – бывших выпускников Морского корпуса Петра Великого.

Морская история рода Поленовых началась в начале XIX века, когда адмирал Павел Васильевич Чичагов пригласил на службу толкового законоведа Василия Алексеевича Поленова – блестящего юриста, вступивший на службу на военно-морское ведомство.

Другой представитель поленовского рода – Андрей Львович Поленов, хирург, основатель отечественной нейрохирургии, чьим именем назван известный во всём мире институт. Несколько лет своей жизни Андрей Львович работал в Кронштадтском морском госпитале, и, вероятно, именно это послужило причиной того, что его единственный сын, Лев Андреевич, выбрал для себя профессиональную морскую службу, посвятив ей всю жизнь.

Лев Поленов – капитан I ранга, командир позже ставшей легендарной «Авроры» (с 1922 года) – был человеком необыкновенным. Он был в последнем выпуске Петербургского кадетского корпуса, когда Николай II лично пожал каждому выпускнику руку. В его дежурство «Аврора» произвела свой знаменитый выстрел. Историки ещё долго будут думать и гадать, в какую сторону и зачем был произведён этот выстрел. Но то, что запись в вахтенном журнале была сделана рукою мичмана Льва Поленова, – факт. Всю свою жизнь Лев Андреевич бо-

ролся за жизнь своего любимого корабля... Он умер в аудитории во время лекции в военно-морском училище им. М. В. Фрунзе. Его последними словами были: «...И «Аврора» встала на прикол».

Лев Андреевич воспитал двух молодых офицеров: своего сына, Льва Львовича и родственника, Фёдора Дмитриевича Поленова. Лев Львович, капитан 1 ранга, стал биографом деда и отца. Фёдор Дмитриевич, капитан 3 ранга, в 1960 году сменил капитанский мостик на руководство другим «кораблём» – музеем своего деда, который сегодня называется Государственный мемориальный историко-художественный и природный музей-заповедник В. Д. Поленова.

До сих пор в День военно-морского флота над музеем поднимается Андреевский флаг и весь коллектив музея, в тельняшках, присутствует на праздничном построении. Обязательно исполняется «Варяг», обязательно выпивается рюмка «За тех, кто в море» и обязательно в этот день желается только одно: «Семь футов под килем».

Встреча Морского корпуса и представительницы династии Поленовых спустя не одно десятилетие состоялась вновь и сразу приобрела «деловой» характер. Как многие рабочие вопросы в музее, решение о сотрудничестве музея-усадьбы и Морского корпуса было принято в неформальной обстановке за гостеприимным столом директора музея Натальи Николаевны Грамолиной-Поленовой.

В период пребывания в Серпухове курсантов парадной роты радушно принимали в музее, им организовали максимально насыщенный и интересную экскурсию. Со своей стороны, курсанты сумели достойно ответить на гостеприимство и дважды выезжали в музей, чтобы помочь привести в порядок территорию парковой зоны.

Особенной для курсантов стала состоявшаяся 13 апреля этого года патриотическая акция памяти погибшим морякам крейсера «Варяг» и командира корабля контр-адмирала Всеволода Федоровича Руднева. Выпускник Морского училища (ныне Морской корпус Петра Великого) Всеволод Руднев – герой русско-японской войны, контр-адмирал

Российского Императорского флота, командир знаменитого крейсера «Варяг», под его командованием принявшего бой у Чемульпо с превосходящим по численности противником. В 1907 году Руднев был награждён японским орденом Восходящего солнца в знак признания героизма русских моряков.

В д. Савино, где находится могила и музей контр-адмирала В. Ф. Руднева, прошли митинг и воинский ритуал отдания почестей героям, принявшим неравный бой. В акции участвовало более 250 человек с привлечением парадных расчетов ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», ВА РВСН и 336-й отдельной бригады морской пехоты Балтийского флота, а также представитель Центра «Мировой океан» СОПС и журнала «Морская политика России» Морской коллегии при Правительстве РФ, местные средства массовой информации.

Каждое новое поколение, вступая в жизнь, застает созданный предыдущими поколениями мир, включается в него, вбирает его в себя и живет, опираясь на то, что было создано раньше, до его появления. Усвоив же доставшееся ему наследие, создает новое. Преемственность – одна из закономерностей общественного развития. Лишенное исторических корней общество обостряет отношения между поколениями, создает трудности при определении путей развития, понимании настоящего и будущего.

В этом смысле путь исторической преемственности, выбранный Морским корпусом Петра Великого, через сохранение исторической памяти и верности традициям – дорога в будущее сильного и крепкого государства, которое должно занять свое место среди морских держав современного мира. **МП**

Использованы материалы ВУНЦ ВМФ, музея-усадьбы В. Д. Поленова

Мероприятия прошли при поддержке и участии Центра «Мировой океан» СОПС и редакции журнала «Морская политика России».

Материал подготовлен Светланой Фоломеевой-Вдовиной, ведущим экономистом Центра «Мировой океан» СОПС

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 21 августа 2013 г. № 723

МОСКВА

О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

В целях совершенствования координации морской деятельности Российской Федерации Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемое Положение о Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

- пункт 2 постановления Правительства РФ от 1 сентября 2001 г. № 662 «О Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации» (Собрание законодательства РФ, 2001, № 37, ст. 3689);
- распоряжение Правительства РФ от 17 декабря 2001 г. № 1667-р (Собрание законодательства РФ, 2001, № 52, ст. 5002);
- распоряжение Правительства РФ от 15 октября 2003 г. № 1495-р (Собрание законодательства РФ, 2003, № 42, ст. 4094);
- постановление Правительства РФ от 13 июля 2004 г. № 348 «О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве РФ» (Собрание законодательства РФ, 2004, № 29, ст. 3054);
- постановление Правительства РФ от 29 декабря 2005 г. № 839 «О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве РФ» (Собрание законодательства РФ, 2006, № 2, ст. 204);
- постановление Правительства РФ от 20 сентября 2008 г. № 700 «О внесении изменений в Положение о Морской коллегии при Правительстве РФ » (Собрание законодательства РФ, 2008, № 39, ст. 4438).

Председатель Правительства
Российской Федерации

Д. Медведев

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 Российской 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 морской 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 с 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, рыбного промыслового 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 производственного 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) присутствию члена Морской коллегии, представляющего соответствующий орган исполнительной власти, для принятия решения является обязательным.

9. Для решения оперативных вопросов создается президиум Морской коллегии, руководство работой которого возлагается на первого заместителя председателя Морской коллегии.

В состав президиума Морской коллегии входят члены Морской коллегии – представители федеральных органов исполнительной власти, ответственные за реализацию государственных и федеральных целевых программ в области морской деятельности, а также члены Морской коллегии – представители организаций-заказчиков и производителей продукции судостроения и морской техники.

Работа президиума Морской коллегии осуществляется по плану, утверждаемому ежеквартально председателем Морской коллегии.

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

Решения президиума Морской коллегии оформляются протоколами, подписываются первым заместителем председателя Морской коллегии и докладываются председателю Морской коллегии.

Поручения председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений президиума Морской коллегии оформляются в установленном порядке секретариатом Морской коллегии.

10. Первый заместитель председателя Морской коллегии:

а) организует работу президиума Морской коллегии и проводит его заседания;

б) координирует работу членов президиума Морской коллегии по вопросам разработки и реализации государственных и федеральных целевых программ в области морской деятельности, подготовки прогнозных объемов производства судостроительными предприятиями продукции судостроения и морской техники;

в) организует контроль исполнения решений президиума Морской коллегии;

г) формирует с учетом поступивших предложений годовой план работы Морской коллегии и выносит его на рассмотрение Морской коллегии;

д) запрашивает у федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, учреждений и организаций информацию по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии;

е) взаимодействует с научно-экспертным советом Морской коллегии, организациями, осуществляющими научное, аналитическое и организационное сопровождение ее деятельности, по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии и ее президиума;

ж) выполняет по решению Морской коллегии и ее председателя другие функции, связанные с деятельностью Морской коллегии.

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

Научное, аналитическое и информационное сопровождение деятельности Морской коллегии возлагается по ее решению на федеральные органы исполнительной власти и Российскую академию наук, представители которых входят в состав Морской коллегии.

12. Межведомственные комиссии (рабочие группы), как правило, возглавляются членами Морской коллегии.

13. Морская коллегия взаимодействует с органами государственной власти Российской Федерации, органами государственной власти субъектов Российской Федерации, Российской академией наук и другими организациями, а также с координационными органами по вопросам, относящимся к компетенции Морской коллегии.

14. Организационно-техническое обеспечение деятельности Морской коллегии осуществляет Аппарат Правительства Российской Федерации.

15. Для обеспечения деятельности Морской коллегии создается секретариат Морской коллегии. Ответственный секретарь Морской коллегии:

а) осуществляет контроль за исполнением решений Морской коллегии;

б) обобщает предложения по годовому плану работы Морской коллегии и направляет их на рассмотрение первого заместителя председателя Морской коллегии;

в) обеспечивает подготовку и предварительное согласование материалов для заседаний Морской коллегии и совещаний членов Морской коллегии, а также подготовку, оформление и рассылку протокольных решений Морской коллегии и поручений председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений ее президиума;

г) информирует первого заместителя председателя Морской коллегии о результатах выполнения решений Морской коллегии и поручений председателя Морской коллегии по реализации протокольных решений ее президиума;

д) обобщает предложения федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по вопросам деятельности Морской коллегии, организует доведение обобщенных материалов до членов Морской коллегии;

е) подготавливает запросы, направляемые в федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов

Российской Федерации и организации по вопросам, отнесенным к компетенции Морской коллегии;

ж) изучает по поручению председателя Морской коллегии состояние дел по вопросам, выносимым на заседания Морской коллегии;

з) содействует деятельности межведомственных комиссий (рабочих групп);

и) анализирует выполнение решений Морской коллегии;

к) поддерживает связь с общественными организациями и средствами массовой информации в интересах деятельности Морской коллегии;

л) выполняет по решению Морской коллегии или ее председателя другие функции, связанные с деятельностью Морской коллегии;

м) участвует в подготовке мероприятий, проводимых под эгидой Морской коллегии.

16. Обеспечение деятельности межведомственных комиссий (рабочих групп) по отдельным направлениям морской деятельности возлагается, как правило, на федеральные органы исполнительной власти и организации, представители которых возглавляют межведомственные комиссии (рабочие группы).

Руководители межведомственных комиссий (рабочих групп) самостоятельно определяют тематику и периодичность своей работы, утверждают и изменяют состав межведомственных комиссий (рабочих групп), ежегодно отчитываются перед Морской коллегией о решении возложенных на них задач.

КОНЦЕПЦИЯ

развития системы поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота на период до 2025 года

I. Общие положения

1. Концепция развития системы поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота¹ на период до 2025 года (далее – Концепция) определяет цель, задачи и основные направления развития системы поисково-спасательного обеспечения Военно-Морского Флота (далее – ПСО ВМФ) в современных и прогнозируемых военно-политических, военно-стратегических и военно-экономических условиях.

2. Концепция разработана в соответствии с требованиями Военной доктрины Российской Федерации, Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года, Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 603 «О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса», Основ государственной политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2020 года, Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, Концепции строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации на период до 2020 года.

3. Система ПСО ВМФ является составной частью функциональной подсистемы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Вооруженных Сил Российской Федерации, которая входит в Единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Российской Федерации (РСЧС).

4. Поисково-спасательное обеспечение представляет собой комплекс мероприятий и действий, выполняемых силами и средствами ПСО ВМФ, направленных на снижение людских потерь и поддержание боеспособности подводных лодок, надводных кораблей, судов, воздушных судов и космических аппаратов и других сил флота при получении ими боевых и аварийных повреждений.

II. Структура системы ПСО ВМФ

5. Структурными элементами системы ПСО ВМФ являются подсистемы: управляющая, исполнительная и обеспечивающая.

6. Управляющая подсистема включает в себя: центральные органы управления ПСО, органы управления ПСО флотов и объединений ВМФ.

7. Руководство строительством, развитием и функционированием системы ПСО сил и войск ВМФ в мирное и военное время приказом Министра обороны Российской Федерации возложено на Главное командование ВМФ.

8. Штабы флотов (Управления поисковых и аварийно-спасательных работ (УПАСР) флотов, СПАСР Каспийской флотилии) непосредственно организуют поисково-спасательное обеспечение действий сил флотов в зоне ответственности, организуют взаимодействие с региональными и местными спасательными организациями и формированиями.

9. Исполнительная подсистема включает в себя:

- аварийно-спасательные отряды флотов и объединений;
- подразделения поисково-спасательных авиационных комплексов морской авиации (далее – МА);
- штатные и нештатные авиационные поисково-спасательные подразделения (спасательные парашютно-десантные группы, назем-

ные поисково-спасательные команды) авиационных частей морской авиации флотов.

Кроме того, к решению задач ПСО ВМФ привлекаются специально оснащенные подводные лодки, корабли, суда обеспечения, воздушные суда с подготовленными экипажами.

10. Обеспечивающая подсистема включает в себя подсистемы материально-технического и медицинского обеспечения, военно-морского профессионального образования, военно-научного обеспечения развития и функционирования системы ПСО ВМФ.

III. Цели и задачи поисково-спасательного обеспечения

11. Целями ПСО ВМФ являются: в мирное время и в период непосредственной угрозы агрессии – сохранение боеспособности сил ВМФ, а в военное время – снижение эффективности боевого воздействия противника по силам и объектам ВМФ.

12. Основные задачи ПСО ВМФ:

- поиск и оказание помощи подводным лодкам, надводным кораблям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие;
- спасение людей находящихся на поверхности воды, экипажей аварийных подводных лодок, надводных кораблей (судов), пришедших к воздушным судам;
- спасение экипажей аварийных подводных лодок, лежащих на грунте;
- выполнение судоподъемных, подводно-технических и других подводных работ;
- выполнение специальных работ по ликвидации последствий аварийных ситуаций с силами и объектами флота в пунктах базирования;
- поиск, подъем или уничтожение секретных документов и аппаратуры на затонувших подводных лодках, надводных кораблях, морских и воздушных судах;
- оснащение поисково-спасательных судов, катеров, подводных аппаратов, воздушных судов морской спасательной техникой и имуществом;
- подготовка в специальном отношении экипажей кораблей, морских и воздушных судов, привлекаемых к поиску и спасанию;
- организация дежурства выделенных сил и средств, сбор и обобщение данных по аварийным объектам ВМФ;
- подготовка экипажей подводных лодок, надводных кораблей, морских и воздушных судов к применению аварийно-спасательных средств;
- подготовка специалистов по основным и дополнительным специальностям по номенклатуре ПСО ВМФ, спасательная, водолазная и легководолазная подготовка личного состава ВМФ;
- совершенствование нормативно-правовой базы в области ПСО ВМФ;
- организация выполнения научно-исследовательских работ в области ПСО ВМФ;
- внедрение передовых компьютерных технологий и средств автоматизации в организацию ПСО ВМФ;
- формирование тактико-технических требований к перспективному поисково-спасательным средствам;
- подготовка тактико-технических заданий на проведение организациями оборонно-промышленного комплекса опытно-конструкторских работ по созданию перспективных поисково-спасательных средств;

¹Далее в тексте настоящей Концепции, если не оговорено особо, для краткости будут именоваться: Вооруженные Силы Российской Федерации – ВС РФ, Военно-Морской Флот – ВМФ, флоты и Каспийская флотилия – флоты.

- военно-научного сопровождение опытно-конструкторских работ;
- развитие сотрудничества с аварийно-спасательными службами ФОИВ и иностранных государств в области поиска и спасания на море.

Дополнительными задачами, решаемыми системой ПСО ВМФ являются:

- участие в обеспечении запуска космических аппаратов над акваториями морских и океанских зон, поиск и эвакуация с места посадки на воду космонавтов и спускаемых космических объектов или их аппаратов;
- содействие морской инженерной службе флота в обследовании и расчистке фарватеров, портов, гаваней от мин, боеприпасов или затонувших объектов и восстановлении поврежденных гидротехнических сооружений.

13. ПСО организуется по зональному, объектовому и зонально-объектовому способам.

14. Принципы построения ПСО ВМФ:

- системность – выполнение конструктивных, организационно-технических и квалификационных мероприятий на всех этапах создания и использования сил и средств;
- сбалансированность – создание системы ПСО, которая обеспечивает максимальную эффективность в условиях выделяемых ресурсов и имеющихся сил и средств;
- оперативность – способность прибывать к месту аварии в кратчайшее время в установленной готовности к обеспечению подводных лодок, надводных кораблей, морских и приводнившихся воздушных судов в определенном районе их деятельности;
- наращивание – готовность системы ПСО к увеличению количества сил и средств, задействованных в поисково-спасательных действиях, за счет применения сил и средств ВМФ, различных министерств, ведомств, организаций и при необходимости других стран;
- взаимодействие – обеспечение согласованных действий в поисково-спасательной операции федеральных органов исполнительной власти РФ, коммерческих структур, а также сил и средств других стран;
- взаимопомощь – оказание помощи надводным кораблям, судам, подводным лодкам и другим аварийным объектам ближайшими кораблями и судами.

IV. Современное состояние системы ПСО ВМФ

15. В настоящее время состояние системы ПСО ВМФ позволяет решать поставленные задачи с ограничениями.

Состояние управляющей подсистемы ПСО

16. В объединенных стратегических командованиях сформированы и функционируют органы управления силами флотов, однако органы управления ПСО в них отсутствуют. Органы военного управления ПСО ВМФ сформированы в Главном командовании ВМФ, на уровне флотов и объединений ВМФ.

17. Органами военного управления ПСО ВМФ являются:

- Главный штаб ВМФ (Служба поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ, г. Санкт-Петербург).
- Штабы флотов (Управление поисковых и аварийно-спасательных работ флотов): ЧФ – г. Севастополь, БФ – г. Калининград, СФ – г. Североморск, ТОФ – г. Владивосток;
- Штабы объединений (Службы поисковых и аварийно-спасательных работ объединений): Каспийская флотилия – г. Астрахань, ОКВС – г. Петропавловск-Камчатский, Приморская флотилия РС – г. Фокино, Совгаваньский ВМР – г. Советская Гавань, Ленинградская ВМБ – г. Кронштадт, Беломорская ВМБ – г. Северодвинск, Новороссийская ВМБ – г. Новороссийск;
- Управления, штабы авиационных частей и соединений МА флотов.

18. Уровень автоматизации пунктов управления ПСО ВМФ и информационного взаимодействия с аварийно-спасательными службами федеральных органов исполнительной власти составляет 15 %.

19. Существующие средства связи не обеспечивают гарантиро-

ванное оповещение об аварии подводной лодки и обозначение её местонахождения в арктических районах, покрытых льдами.

Состояние исполнительной подсистемы ПСО

20. Основными элементами исполнительной подсистемы ПСО ВМФ являются спасательные суда и катера, подводные аппараты, воздушные суда, мобильные подразделения, укомплектованные обученным персоналом, оснащенные морской спасательной техникой и имуществом.

Судовой состав

21. Более 70 % спасательных судов и катеров выслужили установленные сроки службы. Суда, катера и подводные аппараты эксплуатируются с продленными межремонтными сроками. Более 50 % судового состава эксплуатируется с продленными сроками межремонтного периода.

22. Техническое состояние судового состава сил ПСО не позволяет эффективно организовать несение дежурства в местах базирования и зонах ответственности флотов.

23. При решении задач силами ВМФ в удаленных районах Мирового океана (Средиземное море, Южная часть Тихого Океана, Северо-Восточная Атлантика и др.) на постоянной основе (боевая служба) судовой состав и состояние сил УПАСР объединений ВМФ не позволяют выполнять мероприятия ПСО указанных выше сил в полном объеме.

24. Отсутствуют спасательные суда и технические средства, способные выполнять задачи поиска и спасения в сложных ледовых условиях.

Воздушные суда

25. Эффективность решения задач по поиску и спасанию на море силами морской авиации ВМФ в последние годы значительно снизилась. Основной причиной является общее сокращение численности воздушных судов морской авиации. Имеемые в составе морской авиации специальные самолеты (типа Бе-12 пс) и вертолеты (типа Ка-27 пс) эксплуатируются за пределами назначенных сроков службы. Средние показатели исправности не превышают 42 %.

К 2021 г. вся существующая авиационная поисково-спасательная техника выработает назначенный ресурс.

26. Силы морской авиации ВМФ к спасению и оказанию помощи подводникам, самостоятельно вышедшим из подводной лодки, лежащей на грунте, не готовятся. Специальными средствами оказания первой медицинской помощи (десантируемые плавучие средства, мобильные барокамеры, средства звукоподводной связи) не оснащены. Штатные спасательные парашютно-десантные группы отсутствуют.

Мобильные подразделения

27. В настоящее время в состав ВМФ входит единственное специализированное мобильное подразделение, оснащенное современным подводно-техническим оборудованием и укомплектованное подготовленными кадрами – 328 экспедиционный аварийно-спасательный отряд специального назначения ВМФ (328 ЭАСО СпН ВМФ).

28. Существующая система транспортировки мобильных спасательных комплексов не соответствует современным требованиям по временным характеристикам.

Береговые аварийно-спасательные группы

29. Вследствие реформирования береговых баз соединений не определен порядок формирования береговых аварийно-спасательных групп, предназначенных для оказания помощи экипажам в борьбе за живучесть кораблей при стоянке в базе.

Водолазное снаряжение, морская спасательная техника и имущество

30. Укомплектованность современным водолазным снаряжением подразделений ПСО ВМФ составляет 60 %. В настоящее время на Тихоокеанском и Черноморском флотах находятся в эксплуатации глубоководные водолазные комплексы 80-х годов. Данные комплексы обеспечивают спуски водолазов методом кратковременных погружений на глубины до 200 м с использованием глубоководного водолазного снаряжения СВГ-200, выпуск которого не производится.

31. Обеспеченность экипажей подводных лодок спасательным снаряжением подводников составляет 74 %.

32. В настоящее время в подразделениях ПСО ВМФ приняты на снабжение современные образцы спасательной робототехники отечественного и зарубежного производства, в частности телеуправляемые необитаемые подводные аппараты (ТНПА) и жесткие водолазные скафандры (ЖВС), что существенно повышает эффективность и безопасность выполнения подводно-технических работ. Однако, использование существующей и перспективной спасательной робототехники во всем диапазоне глубин, согласно их техническим характеристикам, возможно только со спасательных судов, оборудованных системой динамического позиционирования, которые в настоящее время в составе ВМФ отсутствуют.

Состояние обеспечивающей подсистемы ПСО ВМФ

Материально-техническое обеспечение

33. Снабжение всеми видами имущества организуется в общей системе материально-технического обеспечения Вооруженных Сил Российской Федерации.

34. Выделяемых ассигнований на ремонт, модернизацию, разработку новых, постройку и закупку разработанных ранее судов (катеров) и средств ПСО недостаточно для восполнения естественной убыли.

35. Запасы морской спасательной техники и имущества (МСТИ) для кораблей и судов, находящихся в составе ВМФ, находятся на уровне ниже установленных норм накопления и вплотную приблизились по отдельным образцам к критическому минимуму.

36. По укомплектованности и качеству ряда образцов поисковой, аварийно-спасательной и водолазной техники, средств коллективного и индивидуального спасения ВМФ РФ отстает от ведущих зарубежных стран.

Обучение и подготовка специалистов

37. Существующая учебно-материальная база для подготовки спасателей и водолазов разобщена (филиалы ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», ВМедА им. С. М. Кирова, военно-морской школы младших специалистов) и не осуществляет подготовку по всему спектру специальностей спасателей и водолазов. Имеется нехватка современных учебно-тренировочных комплексов, тренажеров и действующих макетов.

38. Отсутствует система подготовки гражданских специалистов по направлению поиска и спасания на море.

39. Отсутствует современный центр подготовки и переподготовки операторов необитаемых подводных аппаратов, жестких водолазных скафандров, обитаемых подводных аппаратов, что значительно снижает эффективность использования современных технических средств.

Медицинское обеспечение спасательных, водолазных и глубоководных работ

40. В настоящее время в ВМФ отсутствует система оказания специализированной медицинской помощи пострадавшим от вредных производственных факторов повышенного давления водолазам и подводникам, включающая в себя спасательные суда с декомпрессионными барокомплексами, транспортировочные барокамеры, береговые декомпрессионные барокомплексы и обеспечивающий их медицинский персонал.

Научное обеспечение

41. Научное обеспечение развития сил и средств ПСО, технологий и способов выполнения поисково-спасательных, водолазных и глубоководных работ осуществляет ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

НИИ кораблестроения и вооружения ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в части проектирования и строительства судов номенклатуры СПАСР ВМФ.

НИИ оперативно-стратегических исследований строительства ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в части создания автоматизированных систем управления.

НИИ спасания и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в части развития средств ПСО, способов выполнения поисково-спасательных, водолазных и глубоководных работ.

Научное обеспечение создания авиационных поисково-спасательных комплексов осуществляет НИЦ авиационной техники

и вооружения ВУНЦ ВВС с привлечением специалистов ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

42. Разработка и строительство средств ПСО ВМФ производится организациями промышленности в соответствии с Государственным оборонным заказом.

43. В процессе реорганизации Вооруженных Сил Российской Федерации штатные категории должностей военнослужащих научно-исследовательских организаций ВМФ были снижены на одну, а некоторые и на две категории по воинскому званию, что привело к снижению престижа военно-научной деятельности и оказало негативное влияние на рост профессиональной подготовки военнослужащих – научных работников научно-исследовательских организаций.

Базирование сил ПСО ВМФ

44. Базирование сил ПСО ВМФ осуществляется в рамках единой системы базирования сил флотов.

45. Подразделения, части и силы ПСО ВМФ дислоцируются в 11 основных пунктах базирования сил флота: Североморск, Северодвинск, Балтийск, Ломоносов, Севастополь, Новороссийск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский, Совгавань, Фокино, Астрахань.

46. Большинство пунктов базирования объединений ВМФ не отвечают современным требованиям берегового обеспечения кораблей и судов, в частности на Тихоокеанском флоте и Каспийской флотилии. Наиболее серьезное отставание от современных требований наблюдается в инфраструктуре системы базирования сил ПСО.

Нормативная правовая база

47. Нормативные правовые документы Минобороны России, регламентирующие организацию ПСО на море, отсутствуют, в Положении о Минобороны России задача ПСО ВМФ не определена.

48. Нормативные правовые документы по ПСО ВМФ требуют корректуры.

Международное сотрудничество

49. Не реализованы основные положения «Рамочного документа между Российской Федерацией и Организацией Североатлантического договора по спасанию экипажей аварийных подводных лодок».

50. Отсутствует организация информационного взаимодействия с Международным бюро по связи при спасании экипажей аварийных подводных лодок «ISMERLO». Отсутствует Соглашение между МО РФ (ВМФ РФ) с «ISMERLO», не определен порядок и объем передаваемой открытой информации ВМФ РФ о спасательных силах и средствах.

V. Направления и этапы развития системы ПСО ВМФ

51. Целью развития системы ПСО ВМФ является создание необходимых условий для решения поставленных задач с требуемой эффективностью в любых условиях обстановки.

Требования к развитию системы ПСО ВМФ

52. Приоритетным в развитии системы ПСО ВМФ следует считать спасение человеческой жизни на море. Указанной цели должно быть подчинено изменение организационной структуры (реформирование) ОВУ, совершенствование системы привлечения имеющихся сил и средств ВМФ к решению задач поиска и спасения, оснащение морскими спасательными комплексами, предназначенными для спасания экипажей аварийных подводных лодок и надводных кораблей, современными спасательными судами, авиационными спасательными комплексами, морской поисково-спасательной техникой в мобильном исполнении, совершенствование организации подготовки специалистов ПСО, нормативной правовой базы.

53. Система ПСО ВМФ должна соответствовать составу обеспечиваемых сил ВМФ, задачам, районам и средам их применения и обеспечивать поиск и спасание личного состава подводных лодок, надводных кораблей, судов, катеров, других плавучих объектов, приводившихся воздушных судов, спускаемых аппаратов космиче-

ских аппаратов, оказания им помощи в ликвидации аварии, а также выполнения судоподъемных, подводно-технических и других подводных работ в интересах Вооруженных Сил Российской Федерации и государства в целом.

Основные направления развития системы ПСО ВМФ

54. Основными направлениями развития системы ПСО ВМФ являются:

- совершенствование управляющей подсистемы;
- совершенствование исполнительной подсистемы;
- совершенствование обеспечивающей подсистемы;
- совершенствование нормативной правовой базы;
- развитие международного сотрудничества в области поиска и спасения на море.

55. Совершенствование управляющей подсистемы:

1). Реорганизовать службу поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ в управление поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ с увеличением штатной численности личного состава с 8 до 20 человек.

2). В Центре управления повседневной деятельностью Главного командования ВМФ сформировать Пункт управления ПСО ВМФ с задачей выработки предложений Главнокомандующему ВМФ по вопросам ПСО и руководства проведением поисково-спасательных работ при спасении людей на море, ликвидации последствий боевых и аварийных повреждений подводных лодок, надводных кораблей (судов), воздушных судов и других объектов ВМФ в любых районах Мирового океана.

На Главное командование ВМФ (СПАСР ВМФ) целесообразно возложить следующие функции руководства поисково-спасательным обеспечением сил (войск) ВМФ:

- руководство планированием ПСО на флотах, разработка планирующих и директивных документов по ПСО сил и войск ВМФ, рассмотрение и согласование планов ПСО флотов;
- руководство боевой подготовки сил ПСО ВМФ: планированием, подготовкой и проведением мероприятий, направленных на поддержание боевой способности и готовности сил ПСО ВМФ;
- организация взаимодействия и координация сил ПСО флотов, других видов и родов ВС РФ, а также аварийно-спасательных служб ФОИВ и иностранных государств;
- руководство организацией проведения силами ВМФ судоподъемных и подводно-технических работ;
- руководство водолазным делом и водолазной медициной в ВМФ, общее руководство работой по проведению водолазных и глубоководных работ в ВМФ;
- руководство и контроль выполнения мероприятий ПСО сил боевой службы;
- руководство и участие в организации поисково-спасательного обеспечения сил (войск) ВМФ, летно-конструкторских испытаний ракетно-космической техники, полетов пилотируемых космических аппаратов, а также в организации поиска аварийных объектов в удаленных районах Мирового океана;
- организация работы Центральной водолазной квалификационной комиссии ВМФ и специальных видов медицинского обеспечения водолазной деятельности ВМФ;
- разработка квалификационных требований для отбора и подготовки специалистов ПСО;
- разработка предложений в План строительства ВМФ и ГПВ (ГОЗ) по развитию системы ПСО ВМФ;
- разработка тактико-технических требований к перспективным образцам технических средств поиска и спасения ВМФ;
- организация военно-научного сопровождения опытно-конструкторских работ;
- разработка и внедрение способов и методов выполнения спасательных, судоподъемных и других подводных работ;
- участие в мероприятиях международного военного сотрудничества (международных учениях, работе международных групп по стандартизации процедур поиска и спасения на море, разработке двусторонних соглашений, договоров, меморандумов,

предложений по двустороннему сотрудничеству с заинтересованными государствами);

- учет и анализ состава и численности сил ПСО ВМФ, организационной структуры подчиненных и подведомственных воинских частей, ее соответствия решаемым задачам в мирное и военное время;
- учет и анализ поисковых, спасательных, судоподъемных, подводно-технических работ и других свойственных работ, выполняемых силами ВМФ, в том числе в интересах сторонних организаций;
- организация снабжения морской спасательной техникой и имуществом ВМФ, других видов и родов ВС РФ, а также ФОИВ по номенклатуре СПАСР ВМФ.

3). Обеспечить совершенствование взаимодействия федеральных органов исполнительной власти и уполномоченных организаций по вопросам поиска и спасения на море, порядка привлечения аварийно-спасательных служб и аварийно-спасательных формирований в интересах организации ПСО ВМФ, в том числе и на возмездной основе.

4). Пункты управления всех уровней оснастить автоматизированной системой управления в кризисных ситуациях. Указанная система должна состоять из различных информационных баз данных по силам и средствам, которые могут быть привлечены к ликвидации последствий боевых и аварийных повреждений, по потенциально опасным объектам, созданы библиотеки программ, позволяющих отображать, анализировать и прогнозировать обстановку на аварийном объекте и выработать предложения по ликвидации аварийных ситуаций и по проведению поисковых и аварийно – спасательных работ (поиск аварийного объекта, пожар, затопление и т. п.).

5). Создать информационную оболочку, в которой будут находиться информационные ресурсы, включая и уже разработанные планы ликвидации аварий и их последствий по конкретным объектам, а также инструмент, обеспечивающий поиск и формирование варианта решения с учетом различных условий (времени года, суток, погоды) в районе. В повседневных условиях эта система должна отображать состав и состояние сил ПСО ВМФ и других взаимодействующих сил. Должен быть обеспечен взаимный обмен информацией между КП всех уровней и с другими ФОИВ.

6). Создать на базе НИИ спасения и подводных технологий ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» абонентский пункт по взаимодействию с международным бюро по связи при авариях подводных лодок стран НАТО ISMERLO.

56. Совершенствование исполнительной подсистемы

1). На флотах сохранить аварийно-спасательные отряды с учетом существующего территориального размещения:

- Тихоокеанский флот – г. Владивосток, г. Петропавловск-Камчатский, г. Советская гавань, г. Фокино;
- Северный флот – г. Североморск, г. Северодвинск;
- Черноморский флот – г. Севастополь, г. Новороссийск;
- Балтийский флот – г. Балтийск, г. Ломоносов;
- Каспийская флотилия – г. Астрахань.

Судовой состав

2). Создать многофункциональные спасательные суда (дальней морской и океанской зоны, ближней морской зоны; пунктов базирования).

3). Осуществить модернизацию и ремонт существующих спасательных судов, с целью продления их сроков службы и оснащению их современными средствами проведения подводных работ и оказания помощи аварийным объектам в море.

4). Завершить работы по созданию и принять на вооружение спасательное судно подводных лодок проекта 21300 с подводным аппаратом нового поколения проекта 18271 с дальнейшей постройкой серии спасательных судов.

5). Оснастить существующие морские суда новыми образцами морской спасательной техники, обеспечивающей проведение аварийно-спасательных работ на современном уровне.

6). Разработать систему доставки спасательных средств (в том числе ГГА) к месту проведения поисково-спасательных работ в удаленных районах.

Воздушные суда

7). С целью обеспечения заданного уровня эффективности решения задач, стоящих перед системой ПСО и МА ВМФ:

- обеспечить поддержание технической исправности существующих поисково-спасательных самолетов и вертолетов;
- оснастить существующие воздушные суда новыми образцами спасательных средств и имущества;
- выполнить опытно-конструкторскую работу, направленную на создание нового поисково-спасательного вертолета амфибийного класса, обладающего большой дальностью и продолжительностью полета, оснащенного современным поисково-спасательным и реанимационным оборудованием;
- принять на вооружение авиационные поисково-спасательные комплексы на базе самолетов-амфибий;
- сформировать на флотах штатные спасательные парашютно-десантные группы и оснастить современными десантируемыми плавучими средствами, мобильными барокамерами, средствами звукоподводной связи.

Береговые аварийно-спасательные группы

8). Сформировать береговые аварийно-спасательные группы в районах базирования Центров материально-технического обеспечения флотов (вмб) и оснастить группы современными переносными средствами: пожаротушения, водоотлива, эвакуации пострадавших, газорезки, газо- и электросварки, связи.

Морская спасательная техника и имущество

9). Продолжить переоснащение современными образцами водолазного снаряжения, морской спасательной техникой и имуществом.

10). Приступить к созданию эффективной аэромобильной составляющей в системе спасания подводников: мобильных комплексов спасательных средств (телеуправляемого обитаемого подводного аппарата, декомпрессионного, вентиляции отсеков подводной лодки, противопожарного, водоотлива и т.п.), в том числе для использования с неспециализированных судов – временных носителей.

11). Разработать и создать средства спасания в Арктике, в том числе подо льдом.

12). Разработать конструкцию унифицированного спасательного люка подводной лодки с системой шлюзования и установить их на действующие подводные лодки в ходе их модернизации.

13). Осуществить разработку и создание авиадесантируемых спасательных средств.

14). Освоить технологию водолазных работ методом длительного пребывания на глубинах до 500 метров в морских условиях.

57. Совершенствование обеспечивающей подсистемы

Материально-техническое обеспечение

Довести укомплектованность запасами МСТИ до установленных норм, предусмотрев соответствующее формирование Государственного оборонного заказа в части ВМФ.

Обучение и подготовка специалистов

1). С целью совершенствования системы подготовки специалистов:

- реализовать в системе непрерывной подготовки офицерских кадров в Военно-Морском Флоте на базе ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» подготовку специалистов в области управления поисково-спасательным обеспечением;
- реализовать в соответствии с требованиями проекта Государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования (ГОС ВПО) третьего поколения 180112 «Строительство, ремонт и поисково-спасательное обеспечение надводных кораблей, подводных лодок» на базе Военно-морского инженерного института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» подготовку морских инженеров для выполнения поисково-спасательных, судоподъемных работ, а также водолазных специалистов – по квалификации (степени) «специалист»;
- создать единую систему подготовки водолазов, объединяющую

первоначальную подготовку, подготовку по дополнительным квалификациям, подготовку водолазных специалистов, подготовку водолазов – глубоководников, подготовку водолазов спецподразделений, осуществлять подготовку операторов телеуправляемых обитаемых и обитаемых подводных аппаратов совместно с ГУГИ МО РФ;

- разработать Государственный образовательный стандарт среднего профессионального образования «Техник-морской спасатель» с целью создания юридической базы специальной подготовки служащих и старшин контрактной службы для Минобороны России, гражданского персонала для других министерств и ведомств с квалификацией «Техник» и начать обучение по данному стандарту;
- обеспечить повышение уровня подготовки и увеличения количества летных экипажей привлекаемых к решению задач ПСО.

2). Создать Учебный центр подготовки спасателей и водолазов ВМФ, на базе которого осуществлять подготовку (переподготовку) специалистов всех основных и дополнительных квалификаций ПСО, в том числе эксплуатирующих сложную роботизированную технику.

3). Оснастить пункты базирования подводных лодок современными многофункциональными учебно-тренировочными комплексами борьбы за живучесть, спасательной и легководолазной подготовки.

Медицинское обеспечение

4). Создать полноценную систему гипербарической медицинской помощи и оказания специализированной медицинской помощи водолазам, пострадавшим от вредных производственных факторов повышенного давления, экипажам воздушных судов, потерпевшим бедствие.

Научное обеспечение

5). Совершенствовать военно-научное обеспечение процессов создания, развития и функционирования системы ПСО ВМФ по вопросам:

- единой технической политики по созданию перспективных образцов технических средств поиска и спасания ВМФ;
- развития сил ПСО для действий в Арктической зоне и спасения личного состава подводных лодок, терпящих бедствие подо льдом;
- организации военно-научного сопровождения опытно-конструкторских работ по созданию перспективных образцов средств ПСО;
- разработки новых технологий и способов выполнения поисково-спасательных, водолазных и глубоководных работ;
- прикладных исследований в области гипербарической медицины и медицинского обеспечения спасательных и водолазных работ;
- организации взаимодействия с международными организациями по спасению на море, изучения и обобщения их положительного опыта, а также создания на базе тесного международного сотрудничества глубоководных поисково-спасательных комплексов, отвечающих требованиям международного уровня спасания людей на воде.

58. Совершенствование нормативной правовой базы

1). Внести изменения в ряд нормативных правовых актов ВМФ по ПСО с учетом: уточнения задач и функций органов военного управления в части касающейся ПСО, изменения организационной структуры органов управления, изменения штатной численности военнослужащих, переводом ряда должностей на гражданские штаты, принятия в состав ВМФ новых специальных технических средств и внедрением новых технологий проведения спасательных работ.

2). Предусмотреть разработку (корректуру) проектов нормативной правовой базы государства, определяющих порядок привлечения сил ПСО других ФОИВ для обеспечения потребностей ВМФ, в том числе и на возмездной основе.

59. Развитие международного сотрудничества

1). Продолжить работу в области поиска и спасания на море со странами НАТО, государствами Азиатско-Тихоокеанского региона и другими заинтересованными государствами, сотрудничество с которыми представляет взаимный интерес.

2). Продолжить сотрудничество в области спасания экипажей аварийных подводных лодок со странами НАТО, азиатско-тихоокеанского региона и другими заинтересованными государствами по следующим направлениям:

- заключение двусторонних соглашений;
- участие в международных и двусторонних учениях;
- участие в работе постоянно действующих и временно создаваемых рабочих групп;
- обеспечение адаптации средств спасания экипажей аварийных подводных лодок;
- обмен информацией и анализ материалов.

3). Определить порядок и организацию взаимодействия ВМФ с Международным бюро по связи при спасении аварийных ПЛ (ISMERLO) через конфиденциальный Интернет-сайт: www.ismerlo.org.

VI. Целевые показатели развития системы ПСО ВМФ

60. Основными целевыми показателями развития системы ПСО ВМФ к 2025 году являются:

- доля органов управления, оснащенных автоматизированной системой управления ПСО ВМФ;
- доля новых судов (катеров), в том числе со сроком службы менее 10 лет, а также прошедших модернизацию менее 10 лет назад;
- доля современных образцов морской спасательной техники и имущества, в т. ч. закупленной по импорту, %;
- количество современных спасательных судов подводных лодок;
- количество современных авиационных поисково-спасательных комплексов МА ВМФ.

Прогнозные значения основных целевых показателей развития системы ПСО ВМФ к 2015, 2020 и 2025 годам представлены в Приложении А.

Исходя из состава обеспечиваемых сил и характера решаемых задач, жизненного цикла имеющегося судового состава целесообразно к 2025 году построить потребное количество судового состава, указанного в Приложении Б.

VII. Реализация Концепции

61. Ресурсное обеспечение мероприятий по развитию системы ПСО ВМФ осуществляется в рамках объемов ассигнований, предусматриваемых военной организацией государства, федеральным бюджетом на соответствующий период Государственного оборонного заказа.

62. Реализацию положений настоящей Концепции по созданию средств ПСО осуществлять в рамках Государственной программы вооружения, включения отдельных мероприятий и подпрограмм в Федеральные целевые программы.

63. Положения настоящей Концепции детализируются в документах долгосрочного, среднесрочного и краткосрочного планирования развития ВМФ и могут уточняться с учетом изменения военно-политической обстановки, характера и содержания военных угроз Российской Федерации с океанских и морских направлений, а также условий военного строительства в Российской Федерации.

64. Развитие системы ПСО ВМФ планируется осуществить в три этапа:

- I этап – 2013–2015 годы;
- II этап – 2016–2020 годы;
- III этап – 2021–2025 годы.

65. На первом этапе (2013–2015 гг.) основные усилия сосредоточить на следующих мероприятиях:

- совершенствование организации управления ПСО ВМФ;
- модернизация и ремонт существующих спасательных судов с целью продления их сроков службы и оснащению их современными средствами проведения подводных работ и оказания помощи аварийным объектам в море с минимальным ущербом для окружающей среды;
- начало строительства серии спасательных судов подводных лодок проекта 21300 с подводным аппаратом нового поколения проекта 18271;

- закупка авиационных поисково-спасательных комплексов на базе самолетов-амфибий типа Бе-200;
- проведение НИР по разработке требований к многофункциональным спасательным судам (дальней морской и океанской зоны; ближней морской зоны; пунктов базирования);
- проведение НИР по разработке требований к новым образцам морской спасательной техники и имуществу (далее – МСТИ) и разработке новых технологий проведения спасательных работ;
- внедрение комплексов средств автоматизации в рамках создания автоматизированной системы управления ПСО ВМФ;
- глубокая модернизация существующих спасательных подводных аппаратов;
- разработка регламентов взаимодействия с аварийно-спасательными службами и формированиями ФОИВ;
- создание нормативной правовой базы и необходимых условий для обеспечения потребностей ВМФ в силах ПСО за счет привлечения сил других ФОИВ, в том числе и на возмездной основе;
- создание полноценной системы гипербарической медицинской помощи и оказания специализированной медицинской помощи водолазам, пострадавшим от вредных производственных факторов повышенного давления, экипажам воздушных судов, потерпевшим бедствие;
- продолжение сотрудничества в области спасания экипажей аварийных подводных лодок со странами НАТО, азиатско-тихоокеанского региона и другими заинтересованными государствами.

66. На втором этапе (2016–2020 гг.) основные усилия сосредоточить на следующих мероприятиях:

- завершение строительства серии спасательных судов подводных лодок проекта 21300 с подводным аппаратом нового поколения проекта 18271;
- создание многофункциональных спасательных судов (дальней морской и океанской зоны; ближней морской зоны; пунктов базирования);
- создание основных типов судового специализированного модульного оборудования, обеспечивающего комплексное решение задач многофункциональными спасательными судами;
- создание современных морских авиационных поисково-спасательных комплексов на базе поисково-спасательного самолета амфибии;
- создание Учебного центра подготовки спасателей и водолазов Военно-морского флота;
- подготовка специалистов основных и дополнительных квалификаций поисково-спасательного обеспечения на базе Учебного центра подготовки спасателей и водолазов Военно-морского флота;
- оснащение частей и подразделений современными многофункциональными учебно-тренировочными комплексами борьбы за живучесть, спасательной и легководолазной подготовки для их установки в пунктах базирования;
- продолжение сотрудничества в области спасания экипажей аварийных подводных лодок со странами НАТО, азиатско-тихоокеанского региона и другими заинтересованными государствами.

67. На третьем этапе (2021–2025 гг.) основные усилия сосредоточить на следующих мероприятиях:

- освоение новых образцов МСТИ и перспективных методов проведения спасательных работ, в том числе медицинского обеспечения;
- серийное строительство и освоение многофункциональных спасательных судов;
- внедрение и освоение основных типов судового специализированного модульного оборудования;
- внедрение и освоение авиационных поисково-спасательных комплексов;
- создание аэромобильной системы спасания подводников, в том числе для использования данной системы с неспециализированных судов – временных носителей;
- поддержание достигнутых количественных показателей судового состава за счет создания и строительства спасательных судов нового поколения.

Приложение А

Прогнозные значения основных целевых показателей системы ПСО ВМФ к 2025 году

№ п/п	Целевые показатели, единицы измерения	Периоды		
		2015 г.	2020 г.	2025 г.
1.	Доля органов управления, оснащенных автоматизированной системой управления проведением морских спасательных операций, %	60	100	100
2.	Доля новых судов (катеров), в том числе со сроком службы менее 10 лет, а также прошедших модернизацию менее 10 лет назад, %	30	70	100
3.	Доля современных образцов морской спасательной техники и имущества, в т.ч. закупленной по импорту, %	20	80	100
4.	Количество современных спасательных судов подводных лодок, ед.	2	5	6
5.	Количество современных авиационных поисково-спасательных комплексов МА ВМФ (ед.): – вертолеты типа Ка-27 пс; – самолеты-амфибии типа Бе-200 пс.	4 1	12 5	20 6

Приложение Б

Расчет строительства судового состава (по флотам) на период до 2025 года

	СФ	ТОФ	ЧФ	БФ	КФл	Итого
Спасательное судно подводных лодок с подводным аппаратом	2	2	1	1	–	6
Многофункциональное спасательное судно дальней морской и океанской зоны	3	4	2	2	–	9
Многофункциональное спасательное судно ближней морской зоны	4	4	2	2	2	14
Многофункциональное судно поисково-спасательного обеспечения пунктов базирования	10	12	8	8	6	44
Спасательный глубоководный аппарат	2	2	1	1	–	6

РОССИЯ
Санкт-Петербург



1-3 октября
2014

ЧЕТВЕРТАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВ
И СУДОХОДСТВА



И ДВЕНАДЦАТАЯ
МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ТРАНСТЕК 2014

при поддержке



Дирекция выставки: Россия, 199106 Санкт-Петербург, Большой пр. В. О., 103, Ленэкспо
+7 812 321 2676, 321 2817, 321 2677 • ttn@peterlink.ru • www.transtec-neva.ru

Морские издания

Теория и практика морской деятельности

Серия научных публикаций «Теория и практика морской деятельности», основанная в 2003 году профессором Г. К. Войтовским, издается Федеральным государственным научно-исследовательским учреждением «Совет по изучению производительных сил» Минэкономразвития России и РАН под эгидой Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

Научный редактор серии – чл.-корр. РАН Г. Г. Фетисов,
ответственный редактор – канд. техн. наук А. М. Коновалов



Выпуск 24. Инновационные транспортные подсистемы приморских территорий и прибрежных акваторий (материалы круглого стола). – М.: СОПС, 2013.

В этом выпуске речь идет об инновационных транспортных подсистемах. В сборник вошли статьи о переходе от традиционных к инновационным транспортным подсистемам, роли перспективных воздушных амфибий в развитии транспортной системы России, развитии экранопланного транспорта и многое другое. Особое внимание уделяется северным регионам и Арктике как наиболее экономически перспективной площадке для внедрения инновационных транспортных технологий.

Выпуск 25. Россия 2050+: «Образ России 2050 года и основные векторы развития до 2070 года» (по материалам круглых столов). – М.: СОПС, 2013. – 170 с.

Книга представляет собой публикацию материалов круглых столов «Образ России 2050 года и основные векторы развития до 2070 года» и «Россия 2050+: диалог науки и бизнеса», организованных и проведенных Центром «Мировой океан» СОПС при участии представителей академических кругов, отраслевых корпораций, корпораций развития территорий, управляющих компаний инновационных и территориальных кластеров. Основной темой круглых столов стали проблемы и перспективы средне- и долгосрочного прогнозирования социально-экономического, территориального, политического и духовного образа России. Необходимость их проведения объясняется стремлением поставить перед научным и бизнес-сообществами интереснейшую теоретическую научную проблему, связанную с возможностью в современных условиях точного прогнозирования на длительную перспективу, а также решением сугубо практической задачи, связанной с необходимостью выявить ряд трендов и подходов, которые бы могли лечь в основу долгосрочного прогнозирования развития нашей страны.

Боевые корабли мира

Справочник. 4-е издание
(Серия справочников «Оружие мира»)
Под редакцией Новичкова Н. Н.

М.: Информационное агентство АРМС-ТАСС, 2013 г. – 434 с.

В справочнике, составленном на основе открытых информационных источников, приведены основные тактико-технические элементы 183 наиболее значимых боевых кораблей и боевых катеров, построенных в основных морских державах мира или при их непосредственной помощи.

Справочник рекомендуется военным и гражданским специалистам в области кораблестроения, экспертам, аналитикам, журналистам, а также всем тем, кто интересуется военно-морской техникой.

Иллюстрации: фото на обложке и в тексте предоставлены российскими и зарубежными компаниями.





ОАО «Судоэкспорт», являющееся право-
преемником Управления по внешнеэко-
номической деятельности Министерства
судостроительной промышленности
СССР, было создано в 1988 году и оста-
ется ведущим внешнеэкономическим
предприятием российской судострои-
тельной отрасли.

В соответствии с Указом Президента
Российской Федерации от 9 июня 2010г.
N 696 ОАО «Судоэкспорт» интегрируется
в ОАО «ОСК». При этом в качестве при-
оритетных направлений деятельности
предприятия определено проведение
внешнеторговых операций по экспорту и
импорту судов, плавучих средств, судо-
вого и другого оборудования, приборов,
запчастей и материалов, а также лизинг.
Сейчас ОАО «Судоэкспорт» выполняет
функции проводника продукции и тех-
нологий российской судостроительной
промышленности за рубежом и ведет ра-
боту по обеспечению импорта оборудова-
ния и комплектующих изделий в интере-
сах дочерних и зависимых предприятий
ОАО «ОСК», а также внедрению в Россий-
ской Федерации передовых зарубежных
и отечественных технологий для нужд
судостроительной промышленности.
Сохраняя традиции, опираясь на опыт и
знания, мы стремимся укреплять наше
сотрудничество и вести работу по реали-
зации новых направлений внешнеэконо-
мической деятельности и перспективных
проектов.

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



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, ледакольное
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